
U d'/of OTTAWA
39003005515571

LE PORT DE PARIS

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Petite Histoire du Nivernais, Ropiteau à Nevers, 1901.

L'Alsace-Lorraine à travers l'histoire de France, Delagrave, 1901.

Nantes et Saint-Nazaire, Dunod, 1920.

LES GRANDS PORTS FRANÇAIS

LE
PORT DE PARIS

PAR

ELICIO COLIN

Professeur au Lycée St-Louis



PARIS
DUNOD, Editeur
Successeur de H. DUNOD et E. PINAT
47 ET 49, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS (6e)
1920

—

AVANT-PROPOS

Point de Parisien qui ne connaisse et n'apprécie cette admirable perspective du fleuve qui, dans sa courbe gracieuse, traverse la Capitale, glisse sous les ponts comme sous de multiples arcs de triomphe, reflète dans ses eaux légères tant de monuments témoins de notre vieille histoire et trace, du levant au couchant, comme une voie triomphale au soleil. Cependant on se doute encore trop peu de ce que Paris doit à la Seine, outre sa beauté ; on ignore assez souvent — ou du moins on l'oublie vite — que Paris est notre premier port de commerce, de beaucoup. A vrai dire, ce port semble se dérober à la vue, comme l'atelier d'un élégant magasin. C'est un ensemble de multiples ports et la flotte qui le fréquente se compose d'une infinité de petits bateaux. Port très actif cependant et qui sait le démontrer aux moins avertis lors de la moindre crise de transports. Charbon sans lequel Paris ne saurait vivre, se mouvoir, fabriquer ; matériaux de construction qui donnent à la ville son grand air de capitale ; matières premières réclamées par l'industrie ; supplément de denrées alimentaires,

que de produits nécessaires à la vie parisienne lui arrivent par voie d'eau !

Très ancien port, d'ailleurs, comme chacun sait, comme le rappellent les armes de la ville. Son histoire à elle seule exigerait bien des volumes. On se propose plus modestement, ici, de donner une idée de la valeur économique, du caractère particulier du port de Paris, de rappeler l'attention sur les questions que pose le souci de son développement et de son amélioration.

S'en tenir à la Seine et aux canaux compris dans l'enceinte fortifiée serait fausser les idées. Aussi trouvera-t-on, sous le nom de Port de Paris toutes les voies d'eau de la région parisienne, de Saint-Denis à Vitry et à Nogent-sur-Marne. Nous suivrons ainsi l'exemple donné par F. Maury dans son remarquable ouvrage sur le Port de Paris, ouvrage auquel celui-ci doit beaucoup. Et dès lors nous suivrons les indications statistiques données dans l'Annuaire de la Ville de Paris plutôt que celles publiées par l'Etat dans le Tableau de la navigation intérieure, qui visent un Paris moins étendu.

Paris, 15 octobre 1919.

PREMIÈRE PARTIE

POURQUOI ET COMMENT PARIS EST DEVENU LE PREMIER PORT DE FRANCE

CHAPITRE PREMIER

LE FLEUVE

Que Paris soit un port, nul ne l'ignore. A la traversée d'un pont, l'on s'arrête pour voir passer un train de péniches ; sur telle berge, l'on oublie un instant la course enfiévrée par les rues pour observer le déchargement d'un bateau, tas de sables dorés, tas de plâtres enveloppés de nuages blancs, tas de charbons qui s'empanachent de poussière noire. Et l'on sait bien aussi, certes, qu'à intervalles irréguliers, le cri de « Paris port de mer », jeté à travers la foule des préoccupations parisiennes, rappelle qu'il y a un port et qui a besoin de perfectionnements. Mais, un port, ce terme évoque dans la plupart des esprits le souvenir d'une masse d'eau encombrée de navires dont les mâts et les cheminées tissent entre le ciel et le regard un réseau compliqué ; il évoque le souvenir de quais surchargés de docks, de machines bizarres, de wagons, d'une fourmilière humaine. Où donc se cache le port de Paris ? Car la Seine de Paris ne rappelle guère la Tamise de Londres. Elle demeure l'une des beautés de la capitale de la France, reflétant dans ses eaux calmes les lignes élégantes ou majestueuses des monuments de notre gloire, sans que les

trouble l'écran de quelque organisme moderne nécessaire au commerce par eau. Vraie voie triomphale, ruban de moire bleue si doux à contempler dans l'air léger de Paris, par les matins d'été ; fleuve inimitable qui murmure sans cesse une leçon d'harmonie, glissant dans un cadre sans pareil ; fleuve admirable dont la moindre ride accroche les paillettes d'or du soleil levant, dont la surface tout entière s'illumine aux rayons du soleil couchant.

Cependant, la nef qui orne les armes de Paris ne rappelle pas seulement des origines lointaines et le rôle prépondérant que joua, aux anciens âges, dans la vie de la cité, la navigation fluviale. Encore aujourd'hui elle garde sa valeur symbolique. Car Paris, sans qu'il y paraisse de prime abord peut-être, occupe le premier rang parmi tous les ports de France, avec un mouvement de 16 millions de tonnes qui laisse loin derrière lui celui de Marseille même. Port original, port dilué en quelque sorte de la Briche à Ivry, de Pantin à la Villette et à l'Arsenal, grand port de petits bateaux ; port curieux qui n'affiche guère ses efforts et qui semble dissimuler son activité par égard pour l'élégance du milieu.

Port de premier ordre qui doit son importance unique à la Seine, au réseau de voies qu'elle concentre, au développement de la Capitale.

LA NATURE DU FLEUVE

Il est peu de fleuves dont l'allure ordinairement régulière favorise, comme la Seine, la navigation. Au moment où la Seine atteint la région parisienne,

elle est toute constituée, en pleine maturité, capable de servir les desseins des mariniers. C'est le fleuve « classique » qui, au cours de sa descente vers la mer, progressivement s'alimente à droite, à gauche, des apports d'un rameau régulier d'affluents et peu à peu accroît son volume à mesure qu'il allonge son cours. Le site de Paris s'encadre entre les deux derniers grands affluents, la Marne et l'Oise.

La pente. — En ce point, la Seine a déjà parcouru plus de 300 kilomètres, sur les 776 qui mesurent toute sa longueur. Belle nappe d'eau qui s'étale déjà sur plus de 160 mètres de largeur, suffisamment profonde (aujourd'hui au moins 2 mètres). Le fond de son lit est stable et l'on n'a point à craindre ces variations capricieuses du chenal qui ont toujours rendu si difficile la navigation de la Loire.

C'est que la Seine compte parmi les cours d'eau les plus réguliers. C'est une princesse française, à la démarche calme et mesurée. Elle n'accourt pas, pressée, hâtive, des hauteurs montagneuses. Née à 471 mètres d'altitude, la plus forte pente de son val est de 2 mètres par kilomètre jusqu'à Châtillon-sur-Seine ; mais bientôt la pente diminue, s'affaiblit ; à Troyes, elle n'est plus qu'à 110 mètres, au confluent de l'Aube à 71. A Paris elle ne se trouve qu'à 25 mètres au-dessus du niveau de la mer ; alors qu'il lui reste encore 360 kilomètres environ à effectuer pour atteindre son embouchure. De sorte que le flot d'amont se propage lentement, facile à prévoir ; que le niveau monte doucement, d'ordinaire, sans ces surprises brusques que redoutent les mariniers. Et la même progression modérée se poursuit jusqu'à la

mer, sans qu'aucune entrave, aucun ressaut sérieux vienne l'arrêter et risquer de nuire à la région parisienne. La Seine exprime ainsi pour sa part la forme générale de tout le bassin parisien, large cuvette en pente douce dont le fond se trouve à Paris. Et tous ses affluents l'expriment aussi, par leur pente faible et continue, sauf l'Yonne qui, formée à 800 mètres, dans les hauteurs du Morvan, dévale, rapide, au moins jusqu'à Clamecy et se présente ainsi comme un élément de turbulence dans cette grande famille de cours d'eau sages.

Les terrains. — Or, il se trouve — conséquence d'une longue histoire géologique — que cette sorte de cuvette, particulièrement nette à l'est de Paris, se compose d'auréoles successives de terrains alternativement perméables et imperméables, ceux-ci occupant d'ailleurs une bien moindre surface. De sorte qu'en général les eaux de pluie, au lieu de ruisseler, sauvages, imbibent le sol qui retarde leur fuite. Sur 78.650 kilomètres carrés, surface totale couverte par le domaine de la Seine, 59.210 appartiennent aux terrains perméables, 19.440 seulement, dont 9.735 à pente faible, aux terrains imperméables. Circonstance éminemment favorable à la formation de cours d'eau réguliers. Toutefois ici encore la région de l'Yonne, le Morvan, se distingue et, par ses roches cristallines imperméables, ajoute encore au mauvais effet de la pente. En année moyenne, les granits du Morvan laissent écouler à leur surface les trois quarts de la pluie tandis que dans l'Eure par exemple, cette proportion n'atteint que un sixième.

Les pluies. — Précisément, c'est dans cette région critique, vrai château d'eau de flot sauvage, que les averses sont les plus violentes, capables de donner o m. o5 d'eau en douze heures, en temps normal. Il est naturel sans doute, que les bords relevés de la cuvette parisienne soient les plus abondamment arrosés (o m. 80 à plus de 1 mètre), tandis que la dépression centrale ne reçoit que o m. 40 — année très sèche — à o m. 75 — année très humide. — Comme d'autre part, dans cette dépression, les pluies tombent en plus grande abondance pendant la saison chaude et dès lors, au lieu d'aller aux rivières, sont reprises par l'évaporation, c'est la pluie qui tombe sur le pourtour plus élevé et surtout en saison froide qui importe pour l'alimentation et le régime du fleuve, principalement en automne. D'ordinaire, ces pluies amenées par les vents d'Ouest sont pluies fines, régulières et contribuent par leur caractère même à la régularité des cours d'eau du Bassin Parisien, à la régularité de la Seine.

Le régime à Paris. — De sorte qu'en effet, la Seine, à Paris, apparaît comme un fleuve tranquille, calme, peu enclin aux soubresauts désastreux, peu ravageur, qui répugne à encombrer son lit de masses mouvantes de sables ; un fleuve mesuré, sur lequel on peut compter. Lentement il décrit ces courbes, ces méandres qui valent un charme particulier à la partie ouest de l'agglomération parisienne. Sa vie ne connaît point les contrastes violents ; son caractère est plutôt assez égal ; l'opulence débordante n'est pas plus son fait que la pauvreté émaciée. La moyenne de 3oo mètres cubes d'eau à la seconde qui corres-

pond au débit du fleuve à Paris, n'est pas une moyenne théorique ; elle exprime vraiment l'allure ordinaire de la Seine ; elle est la règle tandis que les débits extrêmes ne sont que l'exception.

Un tel fleuve devait fatalement solliciter l'attention du négoce, dès le début de l'Histoire. Et encore aujourd'hui les conditions qu'il offre à la navigation ont une grande valeur. Le tonnage des bateaux s'est accru sans que, jusqu'à une époque toute récente, la Seine cessât de pouvoir satisfaire aux exigences de l'évolution économique, sans grands travaux.

Les crues. — Ce n'est pas, cependant, que ce fleuve, si calme d'ordinaire, ignore les colères. Pour rares que soient les accès violents, il n'en sont que plus redoutables, parce qu'ils menacent surtout l'agglomération parisienne, centre énorme de richesses et de vie active. D'ordinaire, pendant la saison froide, les eaux montent doucement jusqu'aux environs de la cote de 3 mètres au-dessus de l'étiage, puis baissent doucement encore à partir d'avril-mai sans descendre jusqu'à 1 mètre au-dessus de l'étiage. Mais il arrive que des pluies persistantes, par les années humides, saturent les terrains perméables et dès lors ces terrains mêmes fonctionnent, à l'égard du ruissellement comme les plus imperméables ; l'éponge est devenue marbre. Alors les crues deviennent dangereuses. Si d'ordinaire, l'Yonne est à peu près le seul affluent turbulent, capable de troubler le régime séquanien, du moins la rapidité de la pente amène à Paris bien avant les autres sa vague de crue. Trouble passager, prévu, pas toujours bien redoutable. Les crues des autres affluents de la Haute-Seine même

arrivent ensuite, maintiennent le haut niveau de l'eau et, parfois l'élèvent. Tout dépend, en somme, de la façon dont les crues, venues de la périphérie, se présentent à l'entrée de Paris. En cas de pluies générales et persistantes, le défilé, d'ordinaire, a lieu dans l'ordre suivant : d'abord les eaux du Grand-Morin (Basse-Marne) et du Loing, cours d'eau qui coulent à fleur de terre sur un sol peu perméable et plutôt plat, mais qui débordent vite ; au bout de 36 heures leur flot atteint Paris ; l'Yonne apparaît 3 jours après son passage à Joigny ; pour la Haute-Seine, elle ne se manifeste que 7 jours après son arrivée à Gommeville ; la Marne ferme la marche, 8 jours après s'être fait connaître à Saint-Dizier. Alors, d'ordinaire, ce sont, pour la Seine parisienne, ce que les mariniers appellent les « eaux folles » qui obligent à réduire les convois, qui exigent prudence et habileté à la descente et entravent la puissance des remorqueurs à la remonte. Ennui moins sensible jadis, lorsque le trafic se faisait surtout de l'amont vers Paris, plus important aujourd'hui puisque le mouvement de la Basse-Seine, à la remonte, a pris une place prépondérante.

Mais parfois les crues, par la faute d'un nouvel abat d'eau, se superposent, se rejoignent vers Paris. Alors ce sont les grandes crues désastreuses, les inondations qui menacent de tout submerger, bas quartiers de Paris et banlieue. C'est aussi que le flot ne peut plus, comme jadis, se disperser à son gré. Au temps des Gaulois, des marais, sur la rive droite, s'allongeaient de l'Arsenal jusqu'au Trocadéro, par Saint-Lazare ; véritable bras nord de la Seine qui se rétablissait aux époques de grosses eaux, où l'inon-

dation, de nos jours, ne peut se produire que par infiltration — sauf le cas de travaux souterrains inachevés qui permettent l'invasion brusque, comme le tunnel du Nord-Sud en 1910. Sur la rive gauche, les eaux erraient aussi vers la plaine de Grenelle, tandis que le bras principal serpentait autour d'un archipel en grande partie disparu et dont subsistent, seulement, les îles Saint-Louis et de la Cité. Notre Seine actuelle, resserrée dans sa « gouttière » de quais rigides, coupée par une trentaine de ponts, ne ressemble plus tout à fait à la Seine qui coulait du temps où les fleuves vivaient en toute liberté. Mais aussi ce resserrement, cet encombrement constituent, aux époques de grandes crues, comme un barrage qui arrête le flot d'amont, élève son niveau ; dans la haute muraille des quais, c'est un désastre. En tout état de cause la crue ainsi entravée, restreinte, s'écoule moins vite ; la navigation demeure plus longtemps suspendue, les bas-ports plus longtemps inondés. Car le zéro de l'échelle du pont de la Tournelle — qui correspond à une altitude de 25 m. 67 au-dessus du niveau de la mer n'est qu'à 2 m. 50 au-dessous du niveau des bas-ports, de Paris, 3 m. 51 au-dessous de celui des banquettes de halage et caves de Bercy. Et, en 1910, la Seine atteignit, au pont de la Tournelle, 8 m. 42. La difficulté d'évacuation des crues dans la traversée de Paris les aggrave sérieusement.

Pour les crues ordinaires, du moins, les travaux de protection n'ont pas été inutiles. Et il faut reconnaître que des crues comme celle de 1910 constituent des exceptions .Certes, l'histoire nous a transmis le récit des naufrages, inondations, famines cau-

sés par les crues de la Seine, et de 1732 à 1868, on a pu relever 38 crues dont la hauteur dépasse 5 m. 21 à l'échelle du pont de la Tournelle. Mais, depuis le XVIIe siècle, on n'avait eu à déplorer de crue analogue à celle de 1910 que quatre fois : en 1658, où elle atteignit 8 m. 81, en décembre 1740 où elle cota 7 m. 90, en janvier 1802 avec 7 m. 45, en mars 1876 avec 6 m. 50.

Cette crue de 1910 a ramené l'attention sur la nécessité d'améliorer le port de Paris et d'éviter le retour de semblables catastrophes. La saison chaude avait été assez pluvieuse et l'on pouvait prévoir pour l'automne une hausse notable. Cependant les terrains perméables n'étaient pas encore saturés. Les montées de niveau de la Seine qui se produisirent à la suite des pluies du 28 novembre 1909 au 9 décembre, puis du 15 au 31, ne surprirent guère. Malheureusement dès le 9 janvier 1910, les pluies abondantes recommencent, violentes surtout du 18 au 21. L'Yonne, le Loing, le Grand-Morin grossissent ; puis la Haute-Seine et la Marne. La Seine à Paris, déjà à plus de 4 mètres le 21 janvier, s'élève à plus de 6 m. 50 le 24. Or, les pluies au lieu de cesser, reprennent, se compliquent d'une fonte des neiges le 24 et le 25 ; d'où nouvelle crue de l'Yonne, du Loing, du Grand-Morin qui vient coïncider avec les flots maxima de la Marne et de la Haute-Seine, fait monter la Seine parisienne à 8 m. 42 et cause des désastres. A partir du 28 janvier le flot baisse, mais présente encore des hausses sensibles, de plus de 6 mètres, et ne reprend qu'au bout de longues semaines son aspect normal. La banlieue amont avait été inondée ; usines et maisons aventurées dans la plaine

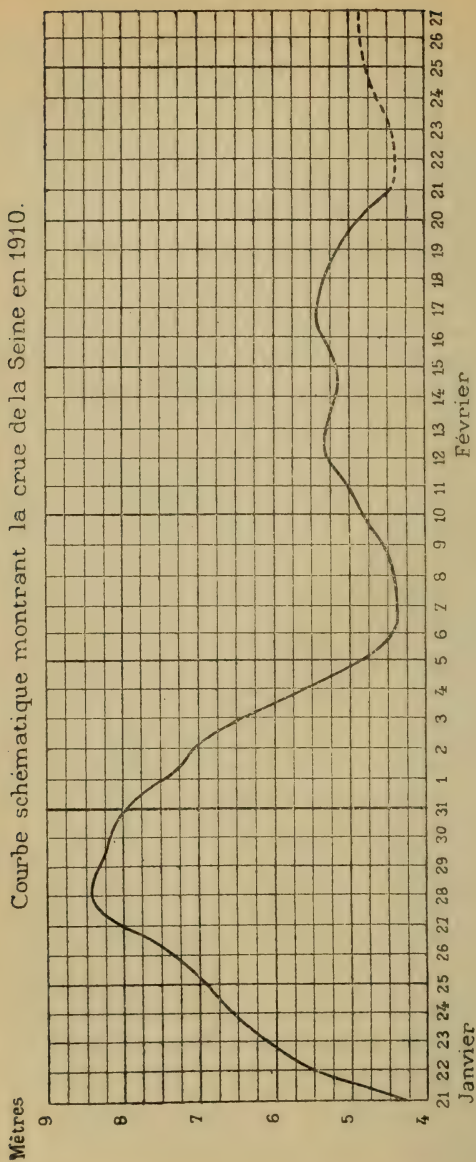

Courbe schématique montrant la crue de la Seine en 1910.
Mètres
9
8
7
6
5
4
21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Janvier
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27
Février

Fig. 1

avaient été ravagées ; en aval, seule la région de Gennevilliers avait été sérieusement atteinte, les levées qui protègent les terres basses, peu entretenues, ayant cédé par endroits. Dans Paris même, l'inondation, qui affecta les mêmes bas quartiers qu'aux époques précédentes, prit les proportions d'une catastrophe à cause de l'invasion du souterrain creusé entre Austerlitz et Orsay, à cause de l'invasion du tunnel du Nord-Sud, à cause de l'invasion de la tranchée du chemin de fer des Invalides. Sans ces accidents, dûs à quelque imprévoyance dans les travaux entrepris, les dommages eussent été bien moindres. Cependant l'inondation de la banlieue affectait des usines d'énergie électrique et l'arrêt de la navigation compromettait le ravitaillement de la capitale. On se préoccupa aussitôt de parer à pareils dangers pour l'avenir. Toutefois les solutions préconisées n'ont pas encore été mises en application ; nous aurons occasion plus tard de les examiner. Qu'il nous suffise, pour l'instant, de retenir que le problème essentiel consiste à dégager la traversée de Paris.

Au demeurant ce sont là crises extraordinaires, sans doute. Si l'on y remédie, on diminuera d'autant, par le fait même, les entraves apportées à la navigation par des crues plus ordinaires. En 1913, en février, en avril, en mai, les bas ports ont été submergés ; mais la navigation marchande n'a guère été interrompue ; seuls les bateaux omnibus suspendirent leur trafic du 2 au 12 février. On se souvient encore de la crue qui, en décembre 1918 et janvier 1919, submergea les quais et gêna beaucoup les arrivages de charbon, on se rappelle les îlots de char-

bon « américain » pittoresques et décevants. Ce ne furent pas l'occasion de très grands dommages. Avertissements tout de même. Un port comme celui de Paris ne doit pas se trouver à la merci d'une crue un peu forte.

En année normale, il peut toujours remplir sa fonction et c'est pourquoi, le péril passé, les projets restent en suspens. Accoutumé à la moyenne du débit de 300 mètres cubes à la seconde, on oublie un peu vite, peut-être, que la Seine, lors de ses grandes colères, peut rouler, comme en 1876, 1.650 mètres cubes.

La sécheresse. — Le danger de sécheresse extrême s'impose moins. En août 1858, la Seine ne débitait plus que 48 mètres cubes, elle était réduite à l'aspect d'un ruisseau. Phénomène très rare. Les vieilles chroniques rappellent que parfois, comme en 1448, on pouvait passer la Seine sans trop se mouiller. Mais on le note comme une rareté. Et tout le système de barrages établi depuis Marcilly jusqu'à Rouen a remédié de façon efficace à cet inconvénient.

Les gelées. — Les hivers rigoureux pourraient produire les mêmes effets que les étés trop secs. Cependant il est très rare que la Seine soit prise et que des embâcles se forment sans que l'on puisse y parer. Les glaçons, pendant l'hiver de 1918, ont créé de grosses difficultés à la navigation sur la Marne inférieure et sur la Seine parisienne .Mais il faut remarquer aussi que ce fleuve où se déversent tant d'eaux tièdes, résiste mieux que d'autres à la congélation. Ce n'est pas là le gros danger pour le port de Paris.

C'est surtout contre les crues qu'il faut le prémunir. Et malgré tout, la Seine demeure comme un exemple probant de fleuve régulier, très favorable à la navigation, à la « marchandise de l'eau. »

L'AMÉNAGEMENT DU FLEUVE

« Sans être inoffensif, il est disciplinable », comme l'écrivait le célèbre géographe Vidal de Lablache. C'est un fleuve facile à aménager. Les hommes n'y ont point manqué, surtout à partir du moment où la royauté triomphante élut Paris comme capitale.

Les îles. — Peu à peu, beaucoup des îles qui divisaient le fleuve, ont disparu, les faux bras ont été comblés. Au XIVe siècle encore, l'île Notre-Dame et l'île aux Vaches étaient séparées ; elles devinrent l'unique île Saint-Louis moderne. L'île de Javiaux s'appelle aujourd'hui le quai Henri IV ; l'île Louviers a été rattachée à la rive en 1843 ; l'île des Cygnes, dès le XVIIIe siècle, se reliait à la terre ferme et le petit bras qui l'en séparait figure aujourd'hui sous le nom de rue de l'Université. (Ce que nous appelons actuellement l'île des Cygnes est une création récente pour la commodité du port de Grenelle.) De sorte que, seules, subsistent encore l'île St-Louis et l'île de la Cité, berceau de la Ville.

Les quais. — Des marais de la rive droite il ne reste que le souvenir prolongé par le « quartier du Marais ». Très tôt aussi l'on se préoccupe de garantir les berges contre les emprises du fleuve aux

grosses eaux, tout en aménageant des « ports », des rampes et postes d'accostage. Juqu'à une époque récente, cependant, les rives de la Seine étaient encombrées de lavoirs, marchés, moulins, établissements divers, comme les ponts d'ailleurs étaient surmontés de maisons (boutiques des changeurs sur le Pont au Change). Déjà les anciens rois avaient entrepris de border de quais le port de Paris. C'est sous le Premier Empire que cette œuvre fut reprise, largement étendue, par le génie actif de Napoléon Ier. De 1802 à 1812 de solides murailles de pierre s'élevèrent entre le pont d'Iéna et le pont d'Austerlitz, longées de perrés comme le port St-Nicolas et aussi des chemins de halage ; jusqu'alors c'était encore le seul mode de traction employé. Le gouvernement de la Restauration continua les travaux ; de 1815 à 1845 apparaissent de nouveaux quais : St-Michel, Montebello, Cours-la-Reine. En 1846, une œuvre d'ensemble est décidée et une armée d'ouvriers s'empare des rives de la Seine et y travaille pendant plusieurs années ; tous les ports et quais sont revisés, surélevés, rectifiés et la création du barrage de la Monnaie doit permettre la navigation par le petit bras de la Seine lorsque le courant trop fort l'entrave dans le grand bras. Et c'est le moment où le développement de la traction à vapeur libère les bas ports du passage dangereux des haleurs et attelages. Désormais le fleuve, par crue extraordinaire, ne déverse plus aussi aisément ses eaux grises sur les bas quartiers et la Seine parisienne, sans perdre de sa beauté, resserrée entre ses digues de pierre, prend forme de port aménagé, ressemble davantage à quelque bassin à flot. De 1896 à 1900

encore, d'importants travaux continuent l'œuvre entamée par Napoléon : les ports à tirage, utiles jadis surtout pour le débit des trains de bois, se transforment pour la plupart en quais droits plus commodes pour le trafic actuel. Ainsi, sur plus de 11 kilomètres, développement que tant de nos ports maritimes envieraient, s'allongent les quais, nouveaux boulevards plantés d'arbres qui ménagent, avec une perspective incomparable, une circulation régulière entre le pont d'Auteuil et le pont National.

Dragages et barrages. — Mais il a fallu, aussi, parer aux inconvénients des basses eaux, maintenir le plus possible un niveau d'eau suffisant. Dès longtemps, on a essayé des dragages. Il fallait attendre qu'au XIX[e] siècle les progrès de la science des ingénieurs et des constructions techniques permît de donner au problème une solution rationnelle. Dans Paris même des dragages heureux ont été exécutés entre 1845 et 1855. Là, aucun barrage, sauf celui de la Monnaie qui ne ferme qu'un bras de la Seine. De Suresne à Ivry, le fleuve constitue un vaste bief, un bassin sûr et commode. Les travaux entrepris sur la Haute et sur la Basse-Seine y sont pour beaucoup. Après que l'ingénieur Poirée eut inventé et expérimenté sur l'Yonne les barrages mobiles à aiguilles, on eut le moyen de guider les variations du plan d'eau, de maintenir, en temps normal, grâce aux barrages d'aval, le niveau de l'amont, le niveau à Paris. De sorte que toute la Seine devint comme un gigantesque escalier, de Marcilly à Rouen, et que l'homme eut plus de prise sur les baisses et les hausses que la nature impose à ce fleuve déjà plutôt

régulier. La valeur physique du port de Paris s'accrut d'autant. Les avantages naturels ont été sauvegardés et l'on a su en tirer parti en les accommodant aux nécessités d'un trafic prodigieusement accru et d'une batellerie devenue plus volumineuse.

La Villette. — Mais la Seine est aussi « fleuve royal » et ses berges restreintes par les constructions n'offrent pas au trafic les espaces réclamés aujourd'hui par le négoce fluvial. D'où la création d'une sorte de Seine artificielle, décidée par Napoléon, reliant par un port central, la Haute et la Basse-Seine : c'est le « système de la Villette », commencé en 1813 avec le canal St-Martin achevé en 1825, le canal Saint-Denis en 1821, celui de l'Ourcq en 1822. Doublement heureux d'une voie de premier ordre qui appelle un port vaste et ramifié. Affirmation, en outre, de l'importance du port de Paris.

Toutefois, c'est la Seine qui demeure au premier plan. Approfondie à 3 m. 20 jusqu'au Port à l'Anglais, en exécution du plan Freycinet de 1879, elle reste la grande voie navigable. D'autant que si l'on a surcreusé les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, réduit sur celui-ci le nombre des écluses de 12 à 7, le maintien du canal Saint-Martin à 2 mètres nuit à la valeur et au progrès de la « voie parallèle ».

Facile à discipliner, la Seine offre des conditions particulièrement favorables à la navigation fluviale. La Seine parisienne d'aujourd'hui, si transformée, ne ressemble guère, certes, à la Seine divagante et encombrée des premiers siècles de notre ère. Mais c'est toujours le même fleuve modéré, aux rares écarts, vivante leçon de mesure, de proportion harmo-

nieuse pour ses riverains, route facile et sûre pour une batellerie active. L'homme a perfectionné un instrument excellent offert par la nature. La Seine parisienne pouvait devenir un grand port fluvial.

Et elle noue, à Paris même, tout un réseau rayonnant de voies d'eau qui lui vaut une situation privilégiée.

CHAPITRE II

LE CARREFOUR DES VOIES DU BASSIN DE PARIS

« La Seine centralise à son profit toutes les ressources du Bassin », dit Vidal de Lablache. Formule singulièrement expressive. Il suffit, évidemment, de jeter les yeux sur une carte de France pour être frappé de la convergence de multiples voies d'eau, accourues de tous les points de l'horizon, vers le centre de la cuvette parisienne, vers Paris. Mais il fallait l'esprit pénétrant du grand géographe pour en évoquer ainsi, de façon saisissante, les conséquences. La région parisienne occupe une situation telle qu'elle peut se mettre en relations aisées avec de multiples régions, qu'elle est comme le centre d'une rosace aux rayons nombreux. Or, de pareils carrefours offrent au commerce, à la vie humaine, des avantages particuliers et appellent la formation d'établissements importants. En ce sens Paris est un résumé, non seulement du Bassin Parisien, mais encore d'une bonne partie de la France, grâce à la Seine qui, navigable, réunit en ce point tout un

rameau d'affluents navigables aussi et dont les sources avoisinent les régions périphériques.

En amont, c'est un rayonnement sans pareil dans toutes les directions. Et c'est par cet ensemble que d'abord Paris devint un grand port fluvial.

Voies du Sud. — Au Sud, la Beauce interpose entre Seine et Loire ses plaines sèches. Mais bien vite, au Sud-Est, le Loing rappelle que jadis, peut-être, Loire et Seine ne furent pas si séparées. Par ce Loing navigable, on peut atteindre aisément le val de Loire ; nul relief sérieux ne s'y oppose. Or, dès longtemps les régions de la Loire situées sur le pourtour du Massif Central, suivirent la pente naturelle et nouèrent des relations avec la région parisienne. Aux XVIIe, XVIIIe siècles, Paris se reliait à l'Océan surtout par la Loire, couloir d'arrivée des produits coloniaux. Le canal de Briare (1612) fut l'un des premiers creusés. Cette jonction permet à la Seine d'attirer à elle des produits de la Haute-Loire et ceux de la Basse-Loire. Bientôt (1691) le canal d'Orléans doit atteindre plus rapidement le détour d'Orléans ; malheureusement ce canal d'Orléans, arrêté à Combleux, n'a pas encore été prolongé jusqu'à son terminus logique, la Loire même à Orléans. Toutefois, au moyen de quelques transbordements, ensemble ces canaux assurèrent un trafic notable. Si, depuis la fin du Second Empire, la Loire sauvage n'a plus été capable, sur la plus grande partie de son cours, de répondre aux nécessités nouvelles du commerce, du moins le souvenir de sa fructueuse utilisation n'est pas perdu et le Comité de la Loire navigable pourrait bien réussir, de quelque façon, à restaurer pro-

chainement cette liaison Paris-Nantes que le détour actuel par les canaux du Berry ne suffit plus à affirmer, la Loire étant encore trop impraticable de Tours à Angers. De ce côté, l'avenir peut réserver un nouvel essor. Vers la Haute-Loire, il est plus immédiatement garanti par le canal latéral (1822-1856) jusqu'à Roanne. Voie précieuse, bien qu'imparfaite encore, entre la région parisienne, le Berry et Nivernais, le Massif Central ; et c'est par lui que les canaux du Berry atteignent la Touraine d'une part, Montluçon de l'autre.

Voies du Sud-Est. — C'est sur lui aussi que s'embranche le canal du Nivernais qui, par l'Yonne, à partir de Clamecy, va rejoindre la Seine.

Si irrégulière soit-elle, l'Yonne, en effet, se prête à la navigation au moins dans son cours inférieur et le barrage de Settons a permis de maîtriser un peu les variations de niveau de cet « enfant terrible ». Aussi est-ce vers son cours même, à Joigny, que le canal de Bourgogne (1832) commence son tracé. Tracé pénible, à cause du relèvement du relief dans le plateau de Langres, et qui ne parvient qu'au prix de grands travaux d'art jusqu'à la Saône. Cependant, par lui, la Seine parisienne rejoint Dijon et la Haute-Saône.

Voies de l'Est. — Plus à l'Est, elle les rejoint aussi par le canal de la Marne à la Saône, récemment terminé (1907), la voie la plus courte de Dunkerque à Marseille. La Marne, la sœur de la Seine, largement étendue vers l'Est par des affluents comme l'Ornain, capable déjà par son cours supérieur Sud-Nord de

tendre vers la Saône, avoisine la Meuse, avoisine l'Aisne. Elle remplit le rôle d'un précieux intermédiaire dans la vie de la Seine parisienne et soumet à la tyrannie de celle-ci bien des régions. Le canal de la Marne au Rhin (1853) la relie, sans grand effort, à la Meuse, puis par le seuil de Foug, témoin d'un ancien parcours de la Haute-Moselle, au réseau Mosellan et par le Sanon et la Zorn, au Rhin. C'est la liaison assurée avec l'Europe Centrale, un « Grand Central » fluvial dont l'amélioration, l'approfondissement seraient gros de conséquences. Plus immédiatement, par la Marne, Brie, Champagne et Lorraine tombent sous l'influence de Paris. Ainsi même les cours d'eau qui, comme la Meuse et la Moselle, logés en partie dans la cuvette parisienne, s'échappent vers les pays du Nord et paraissent éviter l'attraction parisienne, même ceux-là sont ramenés vers Paris, par des jonctions courtes et faciles.

Voies du Nord. — Jonction plus aisée encore entre la Seine et les régions du Nord où dominent les plaines, où vient aboutir cette grande plaine des Pays-Bas européens qui commence en Russie et s'achève sur la mer du Nord. Sans doute le massif ardennais insère là un obstacle qui franchit la Meuse. Mais le canal des Ardennes (1835) qui rétablit d'ailleurs un ancien cours de l'Aisne, rattache une fois de plus la Meuse à la Seine, par l'Aisne et l'Oise.

Ensuite, la plaine flamande poursuit, sans heurts, les plaines du Bassin Parisien. Ici, l'admirable vallée de l'Oise, prolongement de la vallée Sambre-Meuse, met en relations directes la région parisienne et les pays du Nord, grâce à une rivière qui, améliorée par

un canal latéral dans son cours supérieur (1828), compte parmi les voies navigables les plus régulières, les plus faciles du Bassin Parisien. Et dans le Vermandois, voici la Sambre toute proche, reliée par un canal ; voici l'Escaut, le grand canal, noir sans doute, mais si précieux, qui va s'irradier à travers la Belgique ; voici la Somme, bloquée en aval par les alluvions, mais qui draîne la Picardie et qui se présente comme un trait d'union naturel entre l'Oise et l'Escaut. Le canal de Saint-Quentin, créé sous Napoléon Ier, ouvre ainsi à la vallée de l'Oise l'accès de Dunkerque, d'Anvers, de Bruxelles ; prolongée par le canal Crozat entre St-Simon et Tergnier, c'est de ce côté peut-être que l'attirance de la Seine s'exerce davantage jusqu'au voisinage et au-delà de la frontière. C'est de ce côté que vit, depuis fort longtemps une batellerie avisée, active, qui a imposé, en somme, son gabarit — la péniche flamande — aux grands projets de réorganisation de notre réseau navigable.

Voies de l'Ouest. — Enfin, vers la mer, c'est la Seine Inférieure, la Basse-Seine, qui rassemble en son lit unique tous ces flots dirigés sur la région parisienne. Sans obstacle, le fleuve qui n'a plus guère à attendre de secours, qui ne reçoit plus de grand affluent, glisse doucement, retardant la fuite des eaux par ces méandres célèbres qui semblent regretter d'arriver à la mer. Voie facile qui débouche sur cette grande rue commerciale qu'est la Manche, face à l'Angleterre.

Ainsi viennent se croiser, dans la région parisienne, la route océanique qui se prolonge jusqu'au Rhin, la route du Nord qui se rencontre avec celle

de la Haute-Loire, les routes de la Saône. Il n'est point, en France, de carrefour pareil. Point de réseau fluvial qui présente cette disposition harmonieuse, si favorable aux liaisons avec les régions voisines, en même temps qu'une porte largement ouverte sur la mer .La cuvette parisienne, simple affaissement d'une région de plaine, ne connaît guère, sauf du côté du plateau de Langres, de barrière montagneuse qui la sépare des autres compartiments français. La pente générale, douce, mène de tous les points de l'horizon, vers Paris, et lorsque, vers l'ouest, cette forme générale, si elle se maintenait trop rigide, pourrait être fâcheuse, les mouvements du sol ont frayé un passage à la Basse-Seine, l'exutoire naturel vers le large. Escaut, Rhin, Saône, Loire, autant de grandes voies que la Seine, par son réseau d'affluents, peut atteindre aisément. Merveilleuse gare d'eau, que cette Seine parisienne à laquelle aboutissent tant de voies diverses et, en majorité, longuement navigables. Carrefour riche où viennent se recouper des routes rayonnantes comme les allées de nos forêts aboutissent fatalement aux ronds-points. Situation remarquable pour l'établissement d'une cité, carrefour propice à l'avènement, aux progrès d'un grand port fluvial.

CHAPITRE III

L'APPEL DE PARIS

Fleuve navigable entre tous, carrefour de voies rayonnantes, autant de conditions particulièrement heureuses pour la naissance et la prospérité d'une cité. Des hommes devaient être tentés de s'établir là : plaines fertiles, striées de bois épais, où des collines à droite, à gauche, permettaient des vues lointaines ; un fleuve calme où des îles offraient un abri sûr en même temps que des gués commodes : un rassemblement de voies naturelles faciles à commander du centre ; un climat qui, sans amollir, attire par sa douceur, qui, sans rudoyer, force à l'activité ; que de fées marraines riches de promesses !

Ce site remarquable dont les fondateurs de l'antique Lutèce sentirent plus ou moins consciemment les avantages, de tout temps par la suite on l'a vanté. Et toujours la Seine apparaît, selon le mot de Vidal de Lablache, comme « l'âme de la ville grandissante ». C'est l'Empereur romain Julien, étonné que les figuiers poussent à Lutèce, qui admire « le fleuve paisible et régulier ; son eau est très agréable à contempler, tant elle est limpide... ». C'est Louis XI

disant : « Paris, Rouen et Le Havre ne sont qu'une seule ville dont la Seine est la grand'rue ». C'est François de Belleforest, au XVI[e] siècle, célébrant la Seine, « toute navigable, fertile, abondante, gracieuse, saine, portueuse, sans rocs ni écueils, et la plus assurée d'entre les rivières de France, qui est cause que la grande cité de Paris abonde en tout temps, de tout ce qui est requis pour la vie des hommes, cette rivière lui servant comme d'une corne d'abondance »... C'est Bonaparte disant : « Paris est la capitale de l'Europe,... Il faut qu'on puisse y arriver par eau de tous les côtés ». C'est la Révolution qui, pour dénommer le département dont Paris sera chef-lieu, ne peut mieux faire que de l'appeler Seine. C'est l'allusion perpétuelle de la Ville à la nef de ses armes, le souvenir toujours évoqué du fleuve, raison de vie et créateur de beauté.

Si l'on songe, par surcroît, que le sous-sol même de Paris et de la banlieue recèle en abondance pierres à bâtir, plâtre, moëllons, terres à briques, à tuiles, on reconnaîtra que tout établissement humain fondé ici pouvait aisément s'accroître, devenir grande ville. Par le fleuve même, précisément, ou par ses affluents, il était facile d'amener à pied d'œuvre les matériaux.

Les origines. — C'est la Seine qui fut le berceau de Paris ; c'est la Seine, avec ses affluents, qui, longtemps, apporta à la ville ses aliments, son bois, ses pierres au temps où les routes étaient rares et peu sûres. Pour se développer, pour vivre, la ville appelait les produits des alentours, de l'amont ; et les barques, nombreuses, suivaient le fil de l'eau jus-

qu'à la Seine parisienne, jusqu'au port toujours plus achalandé. Paris grandissant, transformait la Seine en port fluvial de première importance.

Sous la Royauté. — Du jour où la royauté désormais incontestée choisit Paris pour capitale, surtout du jour où le roi bâtit, dans l'île, le Palais, sur la rive de la Seine, le Louvre et prétendit fixer là le centre de son autorité, dès lors Paris profita d'avantages que nulle autre ville ne pouvait connaître. Capitale heureusement choisie, au centre naturel d'une grande région, dans une ville déjà importante. De là on pouvait aisément poursuivre, dans tous les sens, le tissage de cette toile qui devait peu à peu former la solide étoffe du royaume de France. La Seine parisienne, carrefour de routes, appelait ce choix, sans l'imposer. Peu après, Paris capitale devient un foyer d'attirance privilégiée. Ville royale, ville universitaire, ville de commerce qui grandit vite, s'embellit, s'enrichit et réclame toujours davantage à la voie fluviale des apports précieux, nécessaires. Aussi, à la corporation romaine des Nautes, succède l'association des marchands de Paris par eau, si puissants qu'ils tiennent le premier rang dans la société des bourgeois, fournissent à la Ville son Prévôt des marchands. Ce n'est point par hasard que l'Hôtel de Ville, héritier du « Parloir aux bourgeois », se bâtit près de la Seine et l'on a eu raison de dresser la statue d'Etienne Marcel face au fleuve qui donna aux Parisiens richesse et pouvoir politique.

On estime que Paris comptait, au XIII[e] siècle, 200.000 habitants, 210.000 sous Henri II, au XVI[e] ; 490.000 sous Louis XIV au XVII[e]. Paris était alors

l'une des villes les plus peuplées de l'Europe, sinon la première. Il fallait assurer à cette population pressée et toujours assez remuante un ravitaillement régulier. Routes rares et peu sûres n'y suffisaient guère. La Seine y pourvut. Blés du Valois, de Brie, de Beauce, vins de Champagne, de Bourgogne, vinaigres d'Orléans, bois du Morvan, c'était surtout aux pays d'amont qu'on avait recours, les approvisionnements suivant à moindres frais le fil de l'eau. Et les berges de la Seine offraient alors le spectacle pittoresque de marchés actifs, plus ou moins spécialisés, port au bois, port aux foins, port aux vins, etc... C'est tout un monde de mariniers, de marchands, de gagne-petits, de débardeurs, parmi lesquels la police municipale doit maintenir l'ordre. Paris est déjà un grand port fluvial, mais qui semble encore fermé du côté de l'aval.

Sans doute, la construction des routes royales aux XVIIe-XVIIIe siècles, l'affirmation de la sécurité par la paix royale réduisirent quelque peu le rôle de la Seine « nourricière » à la fin de l'Ancien Régime et le privilège des « marchands de l'eau » ne trouva pas grâce devant l'absolutisme royal ; il disparut en 1672. Sans doute la désorganisation fatale causée par la Révolution, les guerres civiles et extérieures, l'incertitude du négoce nuisirent au port de Paris, sans que pourtant sa vie fût compromise. Et les Assemblées révolutionnaires n'eurent garde de négliger la question de la navigation fluviale.

Sous l'Empire. — Mais bientôt les bienfaits du Nouveau Régime apparurent et Bonaparte s'efforça de rendre à la Seine toute son activité, songeant même

à la création d'un port central dont la première réalisation fut le bassin de la Villette. Paris n'avait guère vu augmenter sa population depuis le XVIIIe siècle (658.000 en 1776, 672.000 habitants en 1802). Mais cette population même, si considérable, exigeait, pour son ravitaillement, le perfectionnement des anciennes voies fluviales. Et Paris, plus que jamais capitale, ce Paris impérial vers qui toute l'Europe avait les yeux fixés, appelait de l'amont les pierres, les sables nécessaires à la construction des monuments napoléoniens. Avec une singulière pénétration, Napoléon définissait le double rôle de la Seine, fleuve historique qui doit servir la beauté de Paris et lui servir d'artère vivifiante ; et, pour sauvegarder le rôle de magnificence, il élaborait le plan du système de la Villette, sans d'ailleurs renoncer du tout à favoriser le rôle d'utilité de la Seine même.

Aux XIXe-XXe siècles. — Paris redevint bien vite un grand port, d'autant que la population s'accroissait rapidement ,dépassant 900.000 habitants en 1836. Et quelles voies plus commodes et mieux articulées que ce réseau fluvial qui aboutit aux portes de la capitale ! Quel moyen de communication pourrait, comme celui-là, répondre à l'appel d'une ville, toujours plus considérable, plus exigeante ?

Dans l'enthousiasme des premiers résultats, certains esprits purent croire que les chemins de fer suppléeraient à tout et ruineraient les autres moyens de communication. La batellerie, il est vrai, ne se modernisait guère. Mais, en fait, la nouvelle invention eut pour résultat, tout d'abord, de spécialiser davantage la navigation parisienne. Pour les pro-

duits de valeur ou les marchandises périssables, la voie ferrée triomphait, mais la batellerie prenait sa revanche dès qu'il s'agissait de matériaux lourds. Et la vapeur ne tardait pas à s'adapter aussi à la navigation fluviale. De sorte qu'on pouvait obtenir à la fois, par le remorquage, plus de masse et plus de rapidité. La vapeur, causant une amélioration des échanges, augmentait les nécessités du commerce parisien et le chemin de fer n'aurait pu y suffire. L'invention même qui avait semblé menacer la vie du port lui valait un sursaut d'activité. En outre la vapeur, décidément, transforme l'industrie et Paris, centre de capitaux, centre d'échanges, carrefour de routes, devient grande ville industrielle au sens moderne du mot. Mais alors le charbon devra affluer ; il devra venir surtout par l'aval, Oise ou Basse-Seine. Et ainsi la vapeur modifie encore le caractère du port de Paris : les routes d'aval prennent de l'importance. Si, vers l'amont, le négoce de Loire s'éteint, l'appel aux matériaux de construction s'enfle encore. De 1.053.000 habitants en 1846, la ville est passée à 1.696.000 en 1860, après l'annexion des communes sises à l'intérieur des fortifications. On bâtit beaucoup, sous le Second Empire. Et ainsi le port de Paris ne cesse de croître en importance et en valeur.

Depuis 1870, son rôle grandit encore davantage. Pour que la population de Paris doublât, il fallut tout le temps compris entre le règne de Louis XIV et celui de Louis-Philippe, un siècle et demi ; de notre temps, pour arriver au même résultat, il a suffi de quarante ans, puisque, en 1872, on trouve 1.850.000 habitants, et, en 1911, 2.888.000. Mais s'en tenir à Paris même serait désormais artificiel.

Paris surpeuplé a débordé sur la banlieue et l'on sait combien, en ce sens, la limite des fortifications exprime peu la réalité. Tout autour de Paris se sont multipliés les usines, les établissements industriels, les habitations. C'est une agglomération énorme de plus de 4 millions d'habitants qui constitue la Cité parisienne, qui vit de Paris. Il faut se rappeler que Creil, Mantes, Juvisy, Nogent, Joinville, Champigny, Montfermeil se trouvent à moins de 45 minutes de la capitale, par chemin de fer. Et c'est ce rassemblement extraordinaire de population qu'il faut ravitailler en matières premières. Routes et chemins de fer y contribuent. Mais un chaland de 600 tonnes porte, d'un coup, plus qu'un train de 40 wagons. La Seine offre son puissant secours. Parce qu'elle existait, avec son rameau d'affluents, Paris a pu se développer plus aisément, parce que Paris s'est développé, le port fluvial est devenu l'un des grands ports d'Europe. A Paris même, le nombre des maisons, de 66.000 en 1860 passait à 90.000 en 1908 ; pour Paris et sa banlieue, il faut, par an, plus de 2 millions de tonnes de charbon.

Certes la Seine — avec ses annexes — ne tient plus dans la vie de la Cité le rôle presque exclusif qui fut son apanage aux premiers temps de notre histoire. Mais elle devient toujours plus nécessaire à l'agglomération parisienne. De notre temps surtout l'appel de Paris, de ses usines, de ses chantiers de construction devient plus impérieux et, avec la hausse des salaires et des prix, le commerce doit chercher de plus en plus la diminution du prix de revient, par conséquent chercher, entre autres moyens, le transport à meilleur marché. Un fleuve

bien aménagé, des canaux bien organisés, un port bien outillé peuvent y pourvoir. La crue désastreuse de 1910 a permis aux moins avertis de saisir la valeur du port de Paris, de la navigation fluviale pour une pareille agglomération.

Or, la Seine est justement l'un des fleuves les plus utilisables qui existent, l'un des plus accommodants, pour ainsi parler. Ce n'est pas sans quelque étonnement, parfois, qu'à évoquer l'histoire du port de Paris, on constate comment le fleuve de jadis, — au prix de certains travaux sans doute — a pu répondre toujours à l'appel de Paris, quelles que fussent les transformations de la Cité, quelles que fussent les révolutions économiques. La connaissance précise de conditions naturelles particulièrement favorables a permis à l'homme de toujours asservir la Seine à ses desseins. Et parce que l'agglomération parisienne est devenue l'une des plus riches, l'une des plus actives et la plus belle cité du monde, le port de Paris est devenu le premier port de commerce de France.

DEUXIÈME PARTIE

LA VIE DU PORT DE PARIS AU XX[e] SIÈCLE

CHAPITRE IV

LE PORT DE PARIS

Conditions géographiques particulièrement favorables, circonstances historiques toujours agissantes, nécessités économiques, tout a concouru du fait de la nature et du fait de l'homme à valoir pour le port de Paris, le premier rang parmi tous les ports de commerce français.

Le Port de Paris. — Mais une question se pose aussitôt : que faut-il entendre par cette expression le « Port de Paris » ? Plus que pour tout autre port, il convient d'en préciser les limites. Car le port de Paris n'est pas une création d'un seul jet, mais le résultat actuel de créations ou modifications successives, conséquence de variations historiques ou économiques. Le port s'est naturellement allongé, comme Paris même, et vers l'est et vers l'ouest, et dans Paris même, où, tout proche, canaux et bassins ont étendu singulièrement le petit port fluvial du Moyen-Age. Or, la ligne des fortifications (commencées sous Louis-Philippe, après 1840) ne saurait suffire à limiter le port qui dessert une agglomération

de beaucoup plus vaste. D'autre part, il importe d'éviter toute confusion entre les multiples statistiques dressées par les différents services entre lesquels l'administration du port de Paris se trouve malheureusement morcelée. Il semble alors qu'il soit préférable de comprendre le port de Paris au sens le plus large et d'adopter la définition qu'avait choisie Maury, dans son remarquable ouvrage sur Paris (édit. 1904 et 1911), base nécessaire désormais de tous les travaux.

Port de Paris signifiera donc pour nous un ensemble de ports dont certains se trouvent en dehors même des murs de Paris et qui tous contribuent directement à la vie de l'agglomération parisienne, réunis dans la même publication de statistique officielle. Outre la Seine dans la traversée de Paris « intra muros » il faudra compter la Seine, en amont, jusqu'à et y compris Choisy-le-Roi ; la Seine, en aval, jusqu'à Epinay (la Briche) ; la Marne inférieure avec Nogent-sur-Marne, le canal de l'Ourcq jusqu'à Pantin, tout le canal Saint-Denis. Limites encore étroites que le développement de la banlieue et l'accroissement même du port de Paris, au sens large du mot reculeront sans doute dans un avenir prochain.

LA DISPOSITION DU PORT

Les ports de Paris. La Seine. — Ainsi se trouvent dispersés sur 60 à 70 kilomètres les divers établissements qui composent le port de Paris. Longueur considérable qui exprime, au moins en partie, l'importance du port. De La Briche à Choisy-le-Roi, la

Seine s'étend sur environ 42 kilomètres, voie magnifique dont les méandres même servent la vie de l'immense emporium en allongeant à travers ses maisons la voie d'eau et ses postes d'accès, dont 12 kil. 337 pour la traversée même de Paris « intra muros ». Vraie rue glissante à travers la cité illustre. Doucement, d'ordinaire, les eaux suivent la pente faible, avec la majesté d'un fleuve qui reflète dans ses eaux tant de siècles d'histoire et qui continue à susciter une vie intense. Depuis le barrage du Port à l'Anglais (Vitry-sur-Seine) qui arrête un peu les eaux venues du port de Choisy-le-Roi, jusqu'au barrage de Suresne, c'est un bief immense de 3 m. 20 de profondeur (en amont, la Seine n'a que 2 mètres). Alfortville, Ivry, Charenton se succèdent. Puis c'est Paris où le fleuve n'enserre plus que deux îles, Saint-Louis et la Cité, celle-ci surtout, dans la brume automnale, semblable à un vaisseau svelte et puissant dont l'étrave serait au Pont-Neuf et l'étambot au chevet de Notre-Dame, réplique admirable de la nef symbolique qui figure dans les armes de la capitale. Là, dans le petit bras, au Sud de la Cité, l'écluse de la Monnaie (1851) barre le courant, à peine divisé plus loin par la moderne et étroite allée des Cygnes. De temps à autre, des matériaux amoncelés, des bateaux arrêtés indiquent une escale, un port : ports larges de Bercy et de la Gare, ports actifs de la Râpée, d'Austerlitz et de Saint-Bernard ; puis, plus discrets, St-Paul, la Tournelle ; au pied du Louvre des anciens rois, le port St-Nicolas où s'amarrent des cargos à vapeur ; le port d'Orsay, non loin ; à l'île des Cygnes, à Passy, à Grenelle, surtout à Javel, on retrouve à la sortie de Paris, l'activité remarquée aux escales près

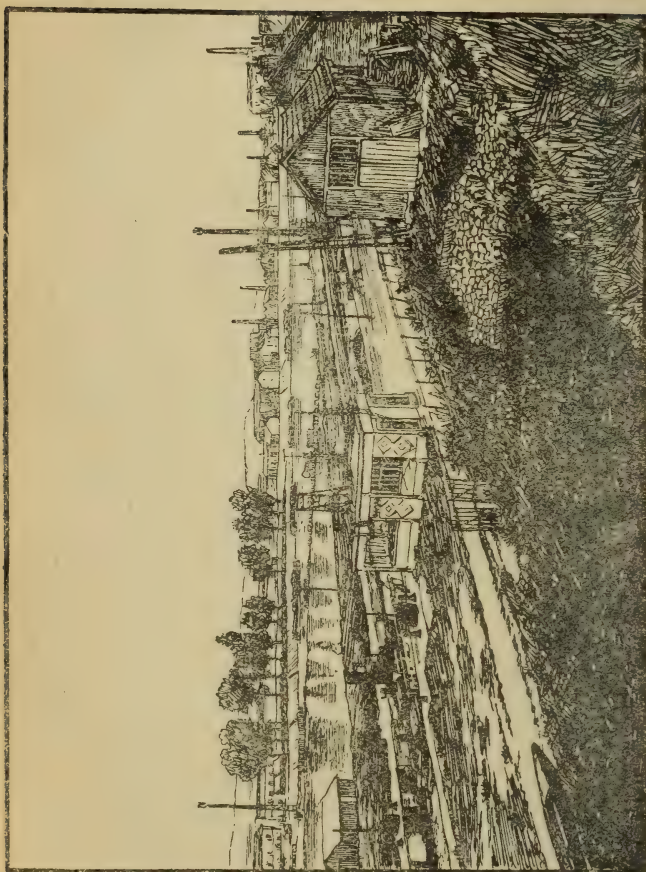


Fig. 2. — Alforville ; les écluses du Port à l'Anglais

de l'entrée. Dès lors, un peu plus libre, moins strictement emmurée, la Seine, rafraîchie par la verdure — sans cesse restreinte — de quelques îles (Billancourt, Seguin), baigne Issy, Bas-Meudon, Sèvres, St-Cloud et aussi Boulogne-Billancourt, puis Suresnes ; autant de ports jalonnant la courbe gracieuse qui commence le méandre de Gennevilliers. Un moment, le Bois de Boulogne, à droite, vaut au fleuve un aspect agreste un peu entrevu aux abords de St-Cloud. Les maisons, les cités reparaissent vite, serrées le long de cette voie précieuse, profonde de plus de 3 mètres. Voici l'île de Puteaux, celle de la Grande Jatte, celles des Ravageurs et de Robinson, enfin la grande île St-Denis, tandis que, sur les rives, se suivent les ports : Puteaux, Courbevoie et Levallois, Asnière et Clichy, St-Ouen, St-Denis, enfin La Briche.

Canaux St-Denis, St-Martin, de l'Ourcq, bassin de la Villette. — A La Briche arrive le canal Saint-Denis, long de 6 kil. 500, commencé sous le Premier Empire, achevé en 1821, entravé par 7 écluses, approfondi à 3 mètres. Sa création répondait, dans l'idée de Bonaparte, à la nécessité de relier à la Basse-Seine les bassins projetés à La Villette pour éviter des travaux qui, en Seine même, dans Paris, auraient nui à l'esthétique du fleuve historique et exigé de coûteuses démolitions. Ce canal, toujours encombré de péniches, vient, par Aubervilliers et Stains, se relier, devant les abattoirs, au canal de l'Ourcq. Celui-ci, depuis Pantin (1 kilomètre) offre un mouillage de 3 mètres. Entrepris sous le Premier Empire, et exploité dès 1825, il devait alimenter les bassins de

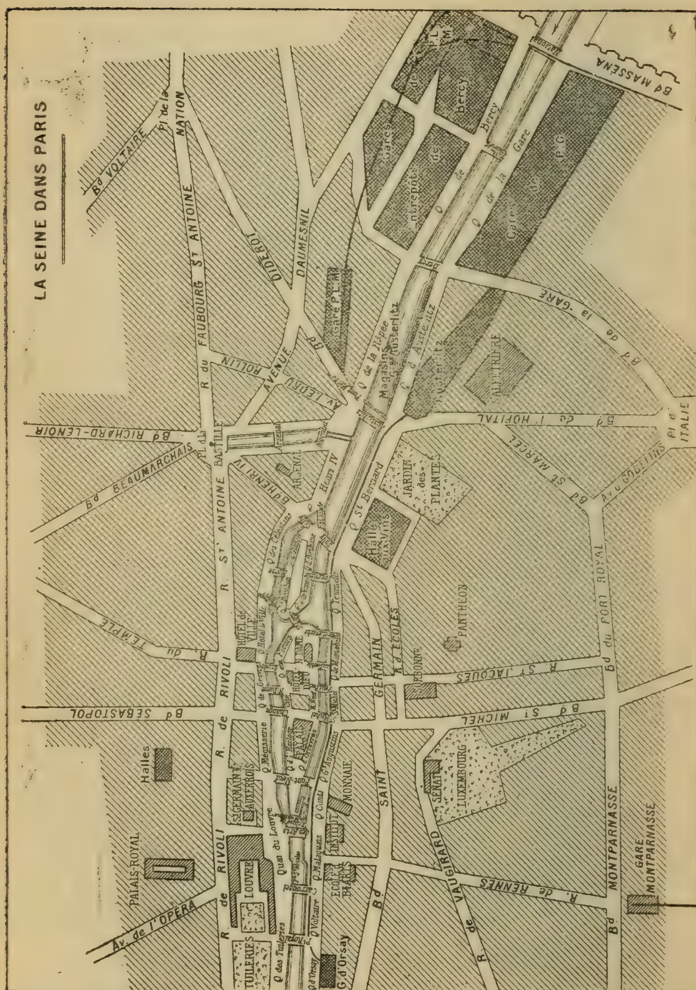

LA SEINE DANS PARIS
Bd VOLTAIRE
Pl de la NATION
R. du FAUBOURG ST ANTOINE
DIDEROT
DAUMESNIL
AVENUE
ROLLIN
Av. LEDRU
Bd RICHARD-LENOIR
Bd BEAUMARCHAIS
R. ST ANTOINE
R. de RIVOLI
R. du TEMPLE
Bd SEBASTOPOL
Halles
PALAIS-ROYAL
Av. de l'OPÉRA
LOUVRE
TUILERIES
HÔTEL de VILLE
ARSENAL
Bercy
Q de Bercy
Q de la Gare
Q de la Rapée
Bd de la GARE
Bd MASSENA
Bd de l'HOPITAL
Bd St MARCEL
Pl d'ITALIE
JARDIN des PLANTES
Q St Bernard
PANTHÉON
SORBONNE
R. St JACQUES
Bd St MICHEL
Bd du PORT ROYAL
Bd SAINT GERMAIN
R. des ÉCOLES
LUXEMBOURG
SÉNAT
R. de VAUGIRARD
R. de RENNES
Bd MONTPARNASSE
GARE MONTPARNASSE
MONNAIE
INSTITUT
ÉCOLE des BEAUX ARTS
G d'Orsay
Q Voltaire
Q des Tuileries
Quai du Louvre

Fig. 3

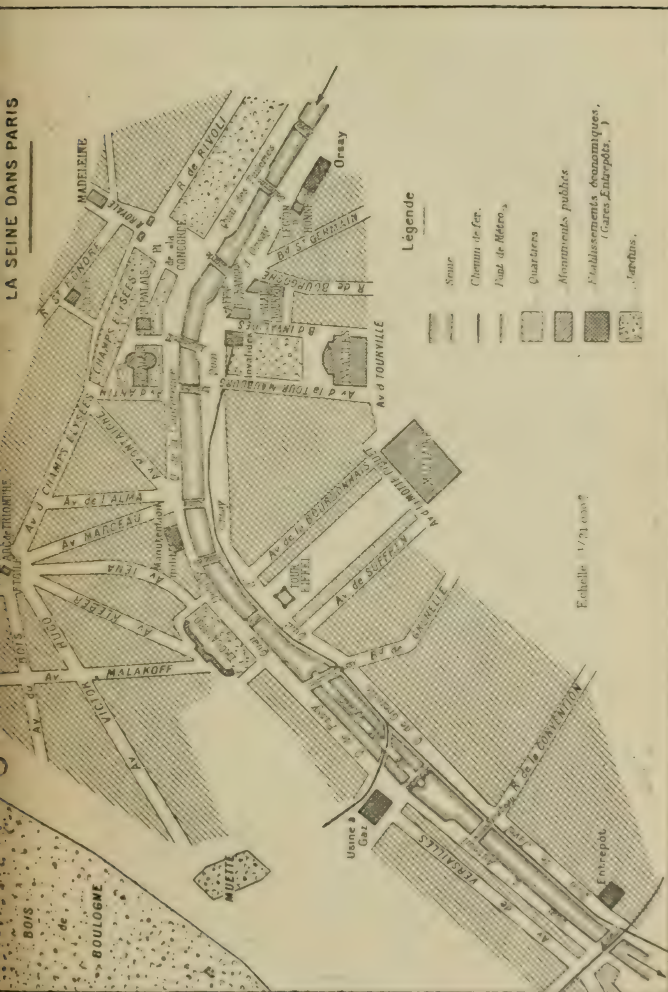

LA SEINE DANS PARIS
Légende
Seine
Chemin de fer.
Pont de Métro.
Quartiers
Monuments publics
Etablissements économiques, (Gares Entrepôts.)
Jardins.
MADELEINE
R. de RIVOLI
Orsay
Bd St GERMAIN
R de BOURGOGNE
Av d TOURVILLE
Av d la TOUR MAUBOURG
Av de la BOURDONNAIS
Av de SUFFREN
TOUR EIFFEL
CHAMPS ELYSEES
Av de l'ALMA
Av MARCEAU
Av KLEBER
MALAKOFF
VICTOR HUGO
BOIS de BOULOGNE
MUETTE
Usine à Gaz
VERSAILLES
R de la CONVENTION
Entrepôt

Fig. 4

la Villette. Mais il doit aussi fournir un appoint d'eau à la Ville de Paris, de sorte qu'en période de sécheresse, le niveau se trouve parfois abaissé au point de gêner la navigation. Les bassins de la Villette dont Napoléon I[er] voulait faire la grande gare d'eau de Paris comprennent un bassin de 770 mètres de long sur 70 de large prolongé par un autre de 800 mètres sur 30 qui le relie aux canaux de l'Ourcq et de St-Denis. Ici encore, on trouve 3 mètres de profondeur. Malheureusement, le canal Saint-Martin qui termine cette liaison Basse-Seine et Marne avec la Haute-Seine n'a que deux mètres d'eau, ce qui crée un obstacle à la navigation des grosses péniches sur le réseau qu'il relie à la Seine. Livré à la navigation en 1825, il traverse Paris sur 4 kilomètres. Mais la création du Boulevard du Prince-Eugène en 1859-1861 (aujourd'hui Boulevard Richard-Lenoir) amena, sur 2 kilomètres, la transformation du canal à ciel ouvert en canal sous tunnel. 9 écluses rachètent la pente, entre le niveau de la Seine (26 mètres) et les hauteurs de la Villette (50 mètres environ). De telle sorte que dans le Nord-Est de Paris, en pleine ville, de vastes surfaces d'eau, reliées des deux parts à la Seine, constituent un port important pour la navigation commerciale. Et ce n'est pas sans étonnement que beaucoup de Parisiens eux-mêmes, au hasard de leurs pérégrinations à travers les quartiers du Nord-Est, rencontrent tout à coup, au milieu des hautes maisons qui se pressent, cette nappe d'eau, ce port, avec ces péniches qu'on est accoutumé à ne voir que sur la Seine ou « à la campagne », avec cette activité particulière qui évoque de lointaines navigations à travers des paysages calmes et verdoyants.

La Marne. — Enfin se trouve englobée dans les limites du port de Paris, la dernière — et célèbre — boucle de la Marne qui retarde sa jonction avec la Seine de près de 20 kilomètres, mais coupée, à travers l'isthme de Saint-Maur, par un canal souterrain sur 600 mètres, qui se prolonge par le canal de St-Maurice (5 kilomètres en tout) jusqu'à Charenton, jusqu'au point où les eaux crayeuses de la Marne viennent troubler le flot plus pur de la Seine. Nogent, Joinville, Charenton, Créteil et Bonneuil en sont les ports, sortes de petits-postes en avant de Paris.

L'ensemble des ports. — On aperçoit ainsi, dispersés de la Marne inférieure à la Seine de Gennevilliers d'une part, dispersés autour du système dont les bassins de la Villette sont comme le cœur, un grand nombre de petits ports ; en somme une magnifique artère fluviale doublée d'une dérivation canalisée, mais sans qu'on rencontre nulle part ce rassemblement de bassins, cette concentration de « garages » qui caractérise nos grands ports modernes. A peine la création de la Villette représente-t-elle une tentative en ce sens, et encore trop lointaine, puisque imaginée sous le Premier Empire. La faute en est aux circonstances historiques. Dès les premiers temps, elles ont fait de Paris un port singulièrement actif qui, par la suite s'est étendu, comme la ville, tout le long de la Seine. Mais très tôt aussi, le « fleuve royal » a attiré monuments et maisons qui lui composent une marge historique sans pareille, de sorte que descendre ou remonter la Seine parisienne, c'est passer en revue, en quelque sorte, les fastes de notre

Histoire. Et dès lors, l'extension du port en largeur se trouve interdite, et au moment où la vie économique impose partout unité, concentration, ici la dispersion demeure. Compensée un peu, il est vrai, par la spécialisation plus ou moins nette de certaines de ces escales (les vins à Bercy, par exemple, ou le trafic anglais à St-Nicolas). Quoi qu'il en soit, le port de Paris offre ainsi une disposition d'ensemble originale, caractéristique, — qui appelle des améliorations nécessaires.

L'OUTILLAGE

Un port moderne doit offrir à la navigation toutes facilités pour les opérations rapides de chargement et déchargement des marchandises. D'abord des quais propices. Les rives de la Seine, depuis longtemps, comme on sait, ne présentent plus « ces prés fleuris » dont parlait la poésie de Mme Deshoulières (XVIIe siècle) ; des quais élevés endiguent partout le fleuve. Au début de ce siècle, on a achevé la transformation en ports droits des ports de tirage, berges en glacis qui permettaient jadis de tirer à terre les trains de bois ou les barques, mais où les gros chalands ne pouvaient guère accoster. Dans Paris « intra muros » le développement linéaire des quais accostables atteint une vingtaine de kilomètres. Mais, dans le centre surtout, les terre-pleins sont étroits, tendus au pied des quais, reliés à la rive par des rampes charretières aux raccordements souvent trop aigus. Voyez plutôt ce port St-Nicolas, qui paraît se dissimuler au pied du Louvre :

il n'a guère que 500 mètres de longueur utile sur une vingtaine de mètres de large. Il y a plus d'espace à la périphérie, surtout en amont où les terre-pleins de Bercy, sur 1 kil. 500, étalent leur large pente reliée par des souterrains aux entrepôts. Comme pendant, en quelque sorte, on trouverait quelque chose d'analogue en aval, à Auteuil et à Javel. Encore ces bas-ports ne sont-ils pas à l'abri d'une crue un peu forte. Toutefois, si morcelé qu'il apparaisse, l'ensemble des terre-pleins prend bien l'aspect d'un grand port. Une vingtaine de kilomètres de « perrés » accostables, c'est un chiffre qu'on rencontre rarement. Nantes, avec une demi-douzaine fait figure de grand port français. D'ailleurs, avec les ports suburbains et les terre-pleins du système embranché sur les bassins de la Villette, on atteint un total d'une trentaine de kilomètres, total fort respectable si l'on songe que des ports « mondiaux » et articulés comme celui de Hambourg ne le dépassent que de moitié, dans des conditions autrement favorables.

Appareils de levage. — Ce qui différencie davantage le port de Paris de nos grands ports contemporains, c'est, notamment, la rareté des appareils de levage. Rien ici qui rappelle le spectacle de cette forêt bizarre de « bigues », de grues, d'appareils basculeurs, d'élévateurs qui peuplent les quais d'une gare d'eau bien outillée. Dans le centre de Paris, on n'en voit guère ; ailleurs il y a pénurie. Il est pénible de ne trouver au port St-Nicolas qu'une faible grue, de ne rencontrer qu'une vingtaine d'appareils fixes, pour la plupart propriété privée, sur de longues étendues. Une soixantaine de grues à vapeur, flottantes, circulent,

pour le service public de la batellerie, appareils de capacité réduite et bien souvent de modèle ancien. Parfois, du côté de St-Paul, une grue à vapeur avec benne automatique, décharge sables et graviers et retient au parapet des quais, l'attention des badauds. Du côté de Passy-Auteuil, quelques appareils de 15 à 25 tonnes s'égrènent sur les terre-pleins. On cite une grue hydraulique à Suresne, une grue sur rails de 8 t. 5 à St-Denis. Il n'y a outillage meilleur, plus moderne, qu'en deux points, à Ivry et à Austerlitz. A Ivry, la Chambre de Commerce possède tout un matériel de transbordement pour faire passer les marchandises de la voie d'eau à la voie ferrée ; elle y a installé 2 grues de 1.500 kilogs, un pont à bascule de 25 tonnes. A Austerlitz, une Société (1905) a pourvu ses magasins d'engins électriques, d'élévateurs. En somme, sur ce point, le port de Paris paraît fort dépourvu. Cependant le trafic qui consiste pour une si grande part en matériaux de construction lourds, encombrants, en charbon aussi, semblerait devoir exiger la multiplication d'appareils rapides et de grande capacité. Sans doute les bateaux qui s'amarrent aux quais des ports de Paris ne portent pas des milliers de tonnes et la navigation fluviale n'exige pas d'opérations aussi rapides que la navigation maritime. Les délais de déchargement, les « jours de planche» transforment la péniche en une sorte de magasin où le destinataire peut puiser à coups répétés. Cependant le commerce aurait intérêt à une manutention plus rapide qui permettrait au bateau plus de voyages et abaisserait ainsi, sans doute, le prix du fret. Mais on s'explique davantage la persistance d'anciens usages lorsqu'on voit, sur les rampes, rou-

ler à grands renforts de chevaux les lourds fardiers. C'est par quantités relativement faibles que s'opère le transport du bateau à la maison de commerce ou directement chez le client. Il faudrait au moins des installations qui permissent de garer, d'entreposer les marchandises.

Magasins. — A ce sujet encore, Paris est loin d'offrir les ressources qu'on serait en droit d'attendre d'un pareil port. Hangars et magasins sont bien peu nombreux, sauf sur quelques points. Trop souvent la marchandise accumulée sur le terre-plein attend, sans d'autre abri qu'une bâche, le plus souvent telle quelle, l'enlèvement par tombereaux. Les moyens d'évacuation rapide font trop défaut et, survienne une crue un peu forte, tas de sable et de houille, blocs de pierres à construire, deviennent autant d'îlots que le courant ronge ou qu'il submerge. Les magasins en ciment armé qui couvrent 57.000 mètres carrés, à Austerlitz, au quai de la Gare, œuvre d'une Société privée, ne datent que de 1905. L'aménagement d'Ivry ne date que de 1898. La Villette est heureusement mieux partagée avec de nombreux entrepôts, des hangars alignés autour du bassin, établis aussi près du Pont de Flandre, et plus loin à Aubervilliers. De même autour du bassin de 598 mètres sur 50 de large, avec 2,65 de tirant d'eau qui, à St-Ouen, accroît la surface d'eau du port, des abris et magasins se sont élevés. Il reste encore beaucoup à faire en ce sens et, malheureusement, trop souvent, les terre-pleins manquent de l'espace nécessaire.

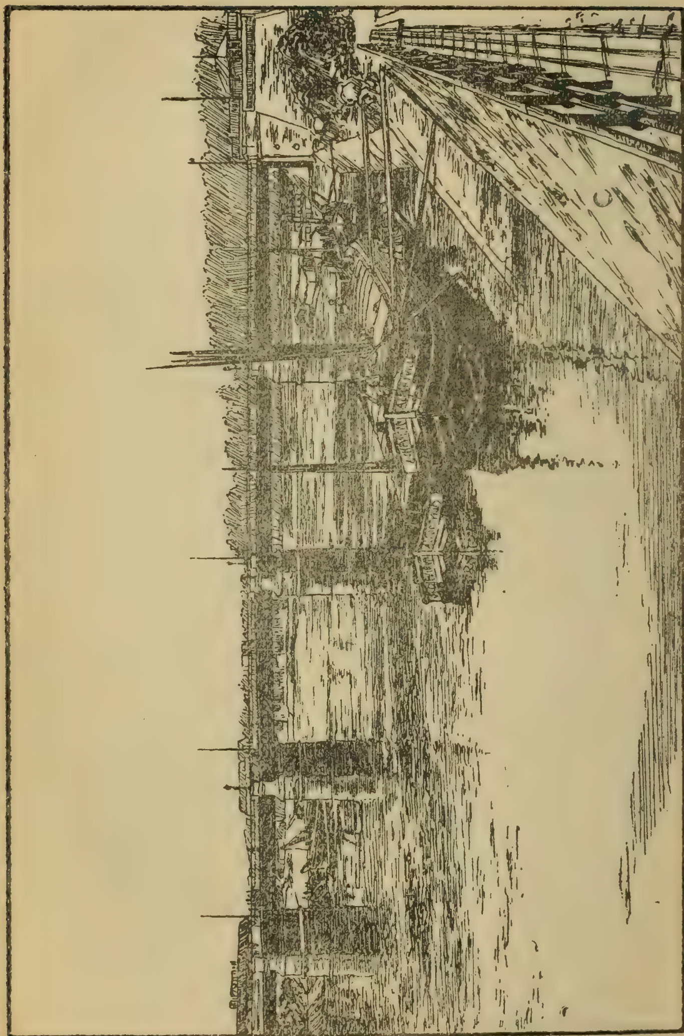


Fig. 5. — Le pont et le port d'Ivry

Main-d'œuvre. — Aussi la plupart des opérations de chargement et de déchargement se font-elles encore à dos d'homme. Près de deux mille dockers s'emploient ainsi à assurer le commerce par eau de l'agglomération parisienne. Spectacle bien connu des Parisiens. A peine vêtus d'un maillot et d'un pantalon, les voici, au beau temps, qui, à la Râpée, déchargent une péniche de tuiles et de briques. Lestes, ils courent sur l'étroite passerelle, disparaissent dans les profondeurs du navire ; puis ils reparaissent, courbés sous la hotte pleine. Briques et tuiles allongent sur le perré leur lignes rouges que tantôt d'autres manœuvres alignent au fond des tombereaux. A la gare, à Bercy, ce sont les tonneaux, pleins ou vides, qu'on roule, qu'on amène, serrés comme une phalange antique. A Passy, coiffés d'un sac en capuchon, les portefaix, dans la poussière noire, se croisent, accumulent sur la berge les tas de charbon. Et dans cette ville énorme où la mécanique tient tant de place, à la maison et sur la voie publique, cette manutention à force de muscles, qui peut tenter le pinceau d'un Aman-Jean, semble, par sa prédominance excessive, comme une gageure historique imposée par le cadre d'une très vieille histoire.

Liaison avec la voie ferrée. — C'est aussi que ces gares d'eau de Paris ne se raccordent guère avec les voies ferrées. Sans doute on ne voit pas bien comment, pour les ports compris entre le Pont d'Austerlitz et le Pont des Invalides, le rail pourrait s'insinuer jusqu'à la berge ; la ligne d'Orsay à Austerlitz, parallèle et inutile à la Seine, a dû, après la crue de 1910, aveugler les quelques regards qu'elle possédait sur

le fleuve. Mais ailleurs le raccordement serait possible. Jusqu'à présent les Compagnies de chemin de fer ont plutôt répugné à cette entente avec les Compagnies de navigation qui pourtant profiterait aux deux parties. Même là où de rares jonctions existent, les tarifs de la voie ferrée s'ingénient à interdire une collaboration utile. Cependant, même si l'on considère Paris comme un point terminus, même si l'on considère seulement les nécessités d'approvisionnement de l'agglomération parisienne, le défaut d'entente entre rail et fleuve est préjudiciable à l'intérêt général. Tout arrêt dans la navigation encombre les voies ferrées et hausse les prix et démontre aussi que le chemin de fer, malgré ses prétentions, ne saurait assurer, tant s'en faut, tout le trafic. Mais si l'on envisage le commerce de transit, la situation s'aggrave encore, mettant obstacle à tout progrès. Voilà une voie d'eau magnifique, centre d'un réseau très ramifié ; cinq grands réseaux convergent jusque sur ses bords ; une entente judicieuse, la création d'une sorte de gare mixte de triage, unique ou morcelée, servirait bien les intérêts de la vie, du commerce de la capitale. Mais des cloisons étanches séparent les deux modes de transport et c'est à peine si, sur quelques points, mariniers et cheminots peuvent se rencontrer. La Villette n'a point de liaison avec le réseau de l'Est pourtant si proche ; à St-Denis, à Stains, à Aubervilliers, la communication de bateau à wagon (Compagnie du Nord) est compliqué et coûteuse. De même à St-Ouen où pourtant le rail arrive jusqu'au bassin. A Javel, depuis 1876, la jonction est établie avec le réseau de l'Etat, mais le trafic ne peut s'effectuer que de nuit et l'Etat n'a pas offert de tarifs avantageux. A Austerlitz, un

raccord va s'établir avec l'Orléans. Celui de Bercy avec le P.-L.-M. (1876) n'a qu'une valeur médiocre et toute spéciale. A Ivry, la Chambre de Commerce a réussi à mieux assurer l'union de la voie ferrée et de la voie d'eau. Mais les tarifs demeurent encore trop élevés. De sorte que, tandis que nos ports maritimes voient se multiplier les contacts entre wagon et bateau, le port de Paris demeure isolé dans sa navigation fluviale, dépourvu de moyens rapides d'évacuation ou d'apport. En vain rappelle-t-on que l'entente a bien servi, sur le Rhin allemand, rail et fleuve, que, chez nous, la navigation sur l'Oise n'a pas nui, au contraire, à la Compagnie du Nord. En vain rappelle-t-on que chaque voie de transport a son trafic spécial. A Paris, premier port de France, les raccordements entre voie d'eau et voie ferrée sont rares et, s'ils existent, les tarifs des chemins de fer les rendent illusoires.

LA NAVIGATION

Ce défaut d'outillage n'a pas empêché les progrès du trafic. Mais il les a entravés ou du moins il rend difficiles les opérations de la navigation, quelque peu empêtrée dans un réseau de vieux usages, de méthodes surannées.

Les Ponts. — Déjà, dans Paris même, la navigation n'est pas si aisée. Mouillage de 3 m. 20, absence de barrages sont certes des conditions très favorables, surtout pour un matériel approprié. Crues, glaces, brouillards ou sécheresses, ici comme sur

toute rivière, certes, gênent la navigation. Mais, sauf en cas de crue exceptionnelle, de sécheresse extraordinaire, le chômage est rare. Cependant, pas de navigation de nuit, pour beaucoup à cause de ces ponts qui constituent l'une des principales entraves à la navigation. Construits ou reconstruits, jadis, pour la plupart, sans grand égard pour le service des chalands, leurs piles constituent pour la péniche ce que sont les écueils pour nos barques de pêche tandis que les voûtes surbaissées forment comme un barrage aérien que la crue peut fermer complètement. Le « tirant d'air » c'est-à-dire l'espace libre compris entre la surface de l'eau (niveau moyen) et la clef de voûte ou le tablier devrait mesurer 5 m. 50. Il s'en faut que cette condition soit réalisée pour tous les ponts de Paris. D'autre part, il arrive que la pile d'un pont se place dans l'axe de la voûte du pont prochain, comme il arrivait jadis pour certaine pile du Pont au Change par rapport à l' « arche du Diable » — comme l'avaient surnommée les mariniers, — du Pont Notre-Dame. Or la Seine, à Paris, est franchie par 33 ponts et les bateaux ne peuvent pas moins faire que de passer sous 25 d'entre eux. Si peu que le courant devienne vif, la manœuvre des trains de péniches ne va pas sans difficultés. Les accidents se font rares, à la vérité. Cependant il arrive encore trop souvent qu'une péniche heurte une pile et coule. On peut souhaiter que tous les ponts, comme le Pont Alexandre III (1900) d'une seule arche, laissent libre tout le plan d'eau. Mais on ne saurait reconstruire ainsi tous les ponts de Paris. On remédie à cette gêne par la suppression d'arches transformées en une seule, travail entrepris au Pont

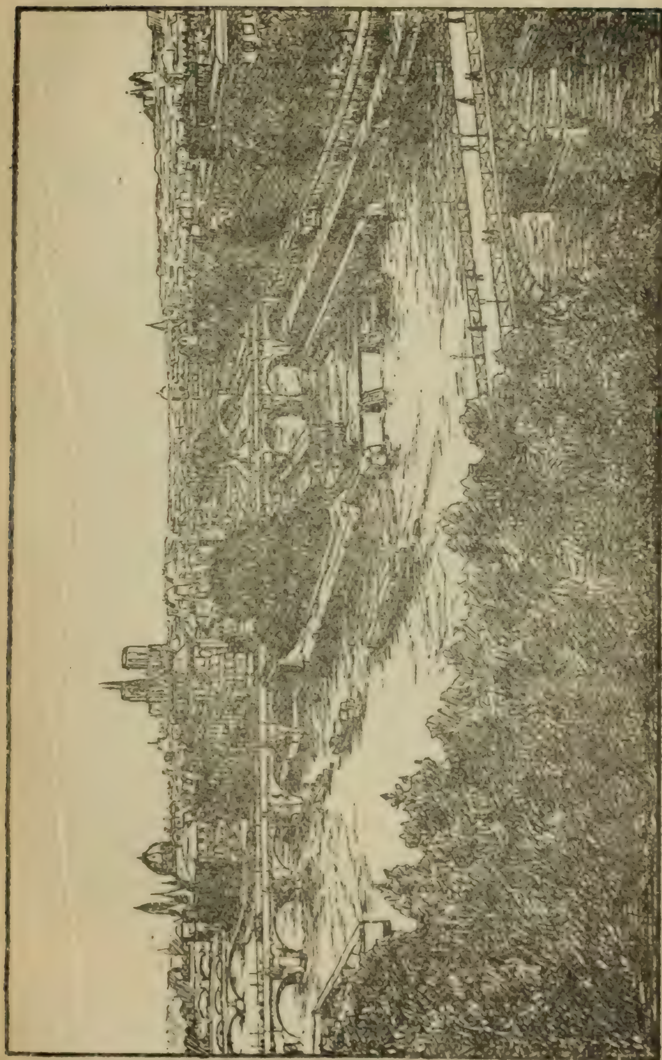


Fig. 6. — L'île de la Cité, vue par l'amont

Notre-Dame (terminé en 1919). Encore faut-il que l'esthétique n'en souffre pas. On ne saurait admettre sans ménagements la rupture brutale de ces lignes variées qui concourent à la beauté de Paris. Et ce n'est pas un problème aisé à résoudre que de concilier les nécessités de la navigation moderne avec le respect de ces perspectives qui valent à Paris un charme, une renommée incontestés — dont le commerce même profite d'ailleurs. Le problème n'est pas insoluble, à condition de le traiter avec prudence, de ménager l'avenir sans oublier le passé.

Les bateaux-lavoirs. Les bains. — Il serait plus facile, plus rapide, moins coûteux, de débarrasser la Seine d'autres obstacles. En 1910, en effet, on comptait, dans Paris, 16 bateaux-lavoirs dont 7 dans le bras de Saint-Louis, 3 dans celui de la Monnaie, dont la masse grise et encombrante pourrait disparaître sans nuire au pittoresque. D'autant que leur présence diminue d'autant la portion disponible des terre-pleins. Quant au 14 établissements de bains, dans un fleuve où se déversent tant d'eaux usées, ils ne paraissent pas non plus pouvoir se targuer d'une utilité de premier ordre. Les amateurs de sport ou d'hygiène trouveraient certainement mieux ailleurs. Un accident, survenu en 1919, a supprimé les bains de « la Samaritaine » créés en 1835, pour le plus grand bienfait de la navigation en Seine.

Les bateaux. — Cette navigation s'est heureusement adaptée aux conditions du port de Paris. On ne voit guère ici de gros navires. La navigation maritime ne saurait, dans l'état actuel, au moins, atteindre

Paris. Seuls les petits cargos de la Compagnie qui assure un service direct Paris-Londres, amarrés au quai St-Nicolas, apportent aux Parisiens quelque

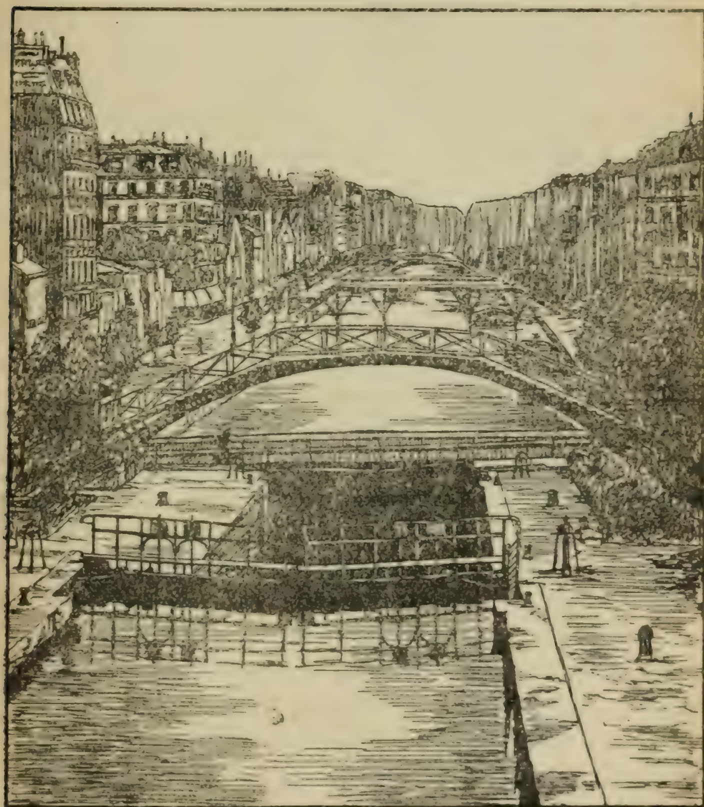


Fig. 7. — Le canal St-Martin

souvenir de la mer. Parfois un torpilleur, un sous-marin (on en construisit aux ateliers de la Loire, à Saint-Denis) apparaissent, pour quelques jours, à

l'occasion de quelque manifestation locale ou nationale. Mais la reine de la Seine, c'est la péniche, variée de formes et de dimensions. Et ce sont tous ces petits bateaux, si petits quand on les voit dans dans certains de nos ports maritimes à côté des immenses cargos, qui transportent un tonnage supérieur à celui de n'importe quel autre port français. Sur le système de la Villette, pas de bateaux de grosse capacité à cause du canal St-Martin profond seulement de 2 mètres. Mais à côté des « flûtes » de l'Ourcq, de 80 tonnes, effilées, petites, on voit les péniches flamandes, rebondies, de 300 tonnes ; les « toues » de la Loire, portant 250 tonnes voisinent, sur la Seine, avec les gros chalands de 5 à 700 tonnes de la Basse-Seine. Rarement ceux-ci renferment, comme les bateaux d'amont, l'écurie qui abrite le cheval ou l'âne, remorque vivante qui traîne lentement la péniche sur nos canaux et nos rivières à faible gabarit. Cette variété même exprime l'importance de ce foyer de concentration qu'est Paris pour toute une partie de la France navigable. Le plus souvent encore, c'est la péniche en bois, aux fortes membrures, avec son long gouvernail que manœuvre l'homme de barre, arcbouté sur la passerelle qui s'étend sur toute la largeur du bateau ; au milieu, son poste d'équipage, aux fenêtres minuscules, parfois précédé d'un jardinet en miniature, toujours peint de couleurs claires, avec son mât de charge qui ne se monte que hors Paris, ou au repos ; avec aussi l'inévitable chien du bord. Chargée, tous panneaux fermés, le plat-bord presque à fleur d'eau, ou vide et haute sur l'eau, toujours lente et majestueuse, elle fait partie intégrante du décor de la Seine. Placide et

familiale, elle suit le fleuve calme à travers la fourmilière énorme, aux mouvements enfiévrés. Depuis longtemps le halage ne se fait plus dans Paris, ni guère sur la Basse-Seine. Les remorqueurs à vapeur, trapus, avec leur cheminée mobile, traînent plusieurs péniches à la fois. Parfois, la route leur est tracée par une chaîne noyée qui passe sur un tambour placé à bord du remorqueur qui agit ainsi comme le marinier qui se hale sur un filin ; c'est le « touage » à vapeur. Ce système de navigation, sorte de rail sous-fluvial, inauguré en 1845 entre La Tournelle et Port à l'Anglais, permet à des remorqueurs à fond plat et à faible tirant d'eau, de voyager vite et sûrement. En 1854, le touage s'étendait jusqu'à Pontoise, en 1859 jusqu'à Montereau ; en 1860 entre Conflans et Rouen. Un tiers de la navigation de la Basse-Seine s'effectue par ce moyen. Mais le commerce, comme on sait, a avantage à agir par masses. La navigation fluviale a intérêt à accroître la capacité de ses transports. Les améliorations apportées à la Seine, son approfondissement à 3 m. 20 ont suscité une évolution assez rapide en ce sens. Les chalands de 4 à 600 tonnes sont devenus le type normal sur la Basse-Seine. Le chaland de 1.000 tonnes est apparu. En 1911, l' « Edith », propriété de l' « Union normande » apportait à Paris, d'un coup, 1.250 tonnes de houille ; en 1913, le « Jura », en tôle d'acier, peut porter 1.500 tonnes. Vrais monstres à côté des petites barques de jadis. Et il est à prévoir que ce type se multipliera, pour peu que l'outillage du port s'adapte à cet accroissement de la capacité des bateaux.

Le passage de pareils trains de bateaux, remorqués

à la vapeur, risquait de causer des dégradations aux berges du fleuve, dans les régions non pourvues de quais, par exemple aux rives des îles entre Paris et La Briche. On y a paré au moyen de briques en béton armé reliées par des fils d'acier, qui constituent (système Decauville) un revêtement solide. A Asnières, à la pointe de l'île des Ravageurs, près de Pontoise aussi, l'expérience a été concluante.

Bien qu'il n'y paraisse pas toujours pour qui s'arrête un instant sur un pont de Paris, le mouvement est intense. Il faut compter, pour 1913, plus de 30.000 bateaux, tant à la sortie du port de Paris qu'à l'entrée. Flottille imposante au moins par la quantité. Nombre de péniches, surtout les flamandes, appartiennent à des mariniers ; mais ceux-ci utilisent les services des Compagnies de remorquage ou de touage. De puissantes Compagnies de navigation se sont fondées, surtout pour le trafic de la Basse-Seine. Pour la navigation en amont, il en existe aussi. En 1912, la Compagnie Le Havre-Paris-Lyon-Marseille a établi un service régulier de Paris à Lyon (durée 10 à 12 jours). Des services accélérés sur l'Oise et sur la Basse-Seine ont activé le trafic. La durée moyenne du voyage Paris-Rouen varie de 3 à 5 jours ; pour Le Havre, il faut 2 jours de plus.

Malheureusement, si un accident survient à un bateau, il n'est guère aisé de le réparer à Paris. Le port de Paris ne possède pas la moindre cale de radoub ; guère de chantiers de réparations. Cela surprend si l'on songe à la circulation nombreuse du port. Le temps n'est plus où les petites barques en bois, de peu de valeur, à leur arrivée à Paris étaient déchirées et vendues par morceaux. Les progrès du

port de Paris exigeront nécessairement la création de cales, de chantiers.

La Compagnie des bateaux-omnibus avait créé un outillage de ce genre, assez rudimentaire d'ailleurs, à Javel. Il faut mettre à part la flottille de cette Société, uniquement affectée au transport des voyageurs. Les services qu'elle rend à la population parisienne, aux commerçants, qu'elle transporte rapidement de l'amont à l'aval de Paris, de Bercy à Passy et jusque dans la banlieue ouest (Saint-Cloud, Suresnes) sont d'importance. Et l'on ne conçoit guère un coin de Seine sans quelqu'un de ces petits transports devenus familiers aux regards des Parisiens. Moyen commode aussi de visiter une grande partie du port et de suivre une voie unique au monde avec sa bordure de monuments historiques. Les 88 navires de la Compagnie Générale des Bateaux Parisiens ne sauraient être considérés comme quantité négligeable dans le mouvement général du port de Paris puisqu'en 1913 ils ont transporté 16.400.000 voyageurs, en dépit des interruptions causées par les brouillards ou les crues.

Mais toute cette escadre de petites unités, où la garer en cas de gel, de grande crue, etc. ? Il y a bien deux gares sûres, Charenton et l'Arsenal ; mais les écluses sont trop petites pour la grosse batellerie de la Basse-Seine. Le bras de Saint-Louis, celui de la Cité servent de garage et parfois on peut y voir, en longues files, les péniches accolées par 4 de front, ne laissant plus qu'un étroit chenal libre. On se rend compte alors de l'encombrement toujours menaçant pour le port de Paris et de la nécessité d'une organisation meilleure.

L'ADMINISTRATION

Or, on ne peut espérer de progrès en ce sens que par une refonte de l'administration du port de Paris. Celui-ci pâtit de la multiplicité des services qui s'en occupent et de l'absence d'une direction d'ensemble. Services compétents, remplis des meilleures intentions, mais que séparent des palissades infranchissables et qui ignorent l'impulsion d'une direction unique. Tandis que dans la traversée de Paris « intra muros » c'est l'Etat qui est maître ; pour le système de la Villette avec ses canaux annexes, c'est la Ville qui détient propriété et autorité ; s'il s'agit des communes suburbaines, l'Etat, la Chambre de Commerce, différents concessionnaires se partagent la direction.

Pour les services techniques, il y a lieu de distinguer : 1° le Service de la Navigation de la Seine (5e section) pour Paris même (Ponts et Chaussées) service qui s'étend d'une part jusqu'au département de Seine-et-Marne (4e section), d'autre part jusqu'à La Briche (6e section) ; 2° La Direction des Eaux, qui dépend du préfet de la Seine et s'occupe à la fois du port municipal (La Villette et annexes), des égoûts, de l'approvisionnement en eau de la capitale ; tâche multiple, beaucoup trop diverse. En outre une inspection de la navigation, subordonnée au Préfet de Police, maintient l'ordre partout, désigne les postes d'amarrage, veille aux délais de « planches » (40 tonnes doivent être débarquées par jour ouvrable, 20 seulement s'il s'agit d'objets fragiles), interdit tout façonnage sur les quais, etc... Cette « Inspection » très au courant des besoins du commerce par eau,

qui détient les meilleurs renseignements, n'a cependant pas le droit de proposer des améliorations, sauf en ce qui concerne la police du port.

De là résultent des différences au premier abord étonnantes. Pas de droits sur la Seine, mais des péages sur les canaux de la Villette. En outre, ici, il faut acquitter des droits de stationnement, de garage, d'occupation temporaire. Tandis que sur les terre-pleins de la Seine, des « usagers » encombrent, gratis, les places disponibles. Qui ne connaît près de la Concorde ce dépôt de blocs énormes de pierre à bâtir, cubes blancs verdis par les crues et les intempéries, et qui attendent depuis des années leur utilisation. Tas de sables qui semblent éternels, matériaux divers qui séjournent longuement, comme s'ils regrettaient leur voyage en rivière et ne pouvaient se détacher de la rive, autant d'obstacles pour le trafic public et aussi pour l'écoulement des eaux de crue.

Organisation historique, constituée au gré des circonstances, mais qui n'est pas adaptée au service d'un organisme économique comme le port de Paris. Tout se tient dans cet ensemble de fleuve et de canaux et il serait nécessaire qu'une direction supérieure, unique, put entreprendre, avec la coordination des différents services publics ou privés, l'organisation rationnelle qui convient au premier port de France et de laquelle dépendent ses progrès.

Jusqu'à présent, la loi de 1912 sur l'autonomie des ports, applicable à Paris, ne semble guère avoir joué. Il est grand temps, cependant, que Paris, pourvu d'un réseau si favorable, siège d'un trafic si considérable, obtienne les améliorations, l'organisation nécessaires.

CHAPITRE V

LE TRAFIC

LES CHIFFRES DU MOUVEMENT GÉNÉRAL TOTAL ET ÉLÉMENTS

Le total. — 16.496.000 tonnes, tel est le chiffre considérable, en 1913, qui exprime le mouvement général des marchandises dans le port de Paris tel que nous l'avons défini. Il dépasse de près du double le chiffre le plus élevé atteint par un port maritime français, puisque Marseille compte alors 8.936.000 tonnes ! La dispersion des différentes gares d'eau de Paris, les dimensions restreintes du matériel de navigation expliquent qu'à l'aspect on ne se rende pas bien compte d'un pareil trafic et que la statistique surprenne des esprits non avertis. Du coup, Paris prend place parmi les plus grands ports d'Europe et c'est avec Hambourg, Anvers, Londres qu'il soutient la comparaison. Et cela, malgré les imperfections de l'organisation matérielle et administrative ! En France, pour trouver un total analogue, il faudrait joindre Marseille à Rouen ou encore additionner le mouvement de Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Nantes,

St-Nazaire et Calais. Plus que jamais il faut reconnaître combien la nef antique qui orne les armes « parlantes » de la capitale y figure à juste titre. Tout ce que Paris doit à la Seine, ces 16 millions de tonnes l'expriment de façon fort éloquente. Surtout si l'on met en regard le chiffre qui, pour la même année 1913, traduit le mouvement général de marchandises effectué par les chemins de fer dans les gares de Paris : 8.347.406 tonnes. Même avec l'appoint de la banlieue immédiate, le total ne saurait encore atteindre celui du port. C'est assez dire la part qui revient au commerce par eau dans la vie de l'agglomération parisienne.

Or, ce chiffre de 1913 ne signifie pas un mouvement extraordinaire, déterminé par des conditions anormales. C'est un point, dans la courbe ascendante du trafic parisien, qui ne dénote point d'anomalie, mais un progrès continu. Si cette courbe, pour notre époque, présente quelques irrégularités notables — car les circonstances économiques en déterminent forcément — elles s'expliquent par la guerre en 1870-71 (baisse), par l'appel de l'Exposition de 1900 (croissance puis fléchissement), par la crue de 1910 (baisse). Mais dans l'ensemble, elle apparaît comme pourvue d'une régularité assez rare. De 4.750.000 tonnes en 1885, elle atteint 6.345.000 en 1890, 11.638.000 en 1899, 10.850.000 en 1904, 13.171.000 en 1909, 15.550.000 en 1912. Certes la croissance est rapide, dans les dernières années. L'approfondissement de la Seine, le développement de l'industrie en banlieue, les progrès de l'agglomération parisienne en sont cause, avec un progrès marqué des expéditions par eau. La voie ferrée, déjà saturée,

ne peut pas accroître aussi aisément la capacité de son matériel, la masse de son rendement, devant pourvoir d'ailleurs à une augmentation du trafic-voyageurs. Quoi qu'il en soit, le trafic par eau a presque doublé entre les deux dernières Expositions Universelles 1889 et 1900 et il ne cesse pas de progresser. Preuve nouvelle de l'urgence qu'il y aurait à aménager un port de cette envergure, à l'organiser mieux encore.

Les éléments du total. Les arrivages. — Pour l'instant, ce sont les arrivages, surtout, qui déterminent le progrès général. Paris, en ce sens, conserve son antique caractère de centre considérable d'approvisionnement. La capitale exerce sur les régions périphériques une attirance économique qui traduit à sa façon l'attirance du réseau fluvial vers le centre de la cuvette parisienne. Il s'agit, pour 1913, de 11.709.000 tonnes, c'est-à-dire plus de 70 % du total. La masse des arrivages n'a pas cessé de s'accroître. Toujours supérieure à 3.000.000 de tonnes depuis 1875, elle dépasse 5.000.000 en 1882, 6 en 1893, 9 en 1909. L'appel de Paris, depuis ces dernières années se fait plus pressant. Et l'on retrouve, ici, l'une des caractéristiques de notre commerce français, la suprématie, en poids, de nos importations. Mais il convient de se rappeler que, pour nous, seul le commerce par eau se trouve en question, c'est-à-dire le commerce qui confie à la navigation les matériaux encombrants, peu périssables, de peu de valeur relative. Il y a là un trafic nécessaire que la Seine seule peut servir, un trafic qui représente la charge de plus de 1 million de wagons de marchandises, de plus de

25.000 trains de 40 wagons de 10 tonnes, en 1913 ! La vie de Paris, en ce qui concerne la voie d'eau, est à ce prix. Les chiffres indiquent assez les énormes besoins de l'agglomération parisienne, creuset immense où viennent se fondre et se transformer, sans doute, les produits les plus divers. Ainsi apparaît l'un des traits essentiels du port de Paris, l'un de ceux qui l'ont dès l'origine distingué, la prédominance de l'appel à l'extérieur pour les besoins de la cité. La part des arrivages, depuis 1900, oscille autour de 70 % du mouvement total. Elle était encore plus forte jadis, dépassant 90 % vers 1885 ; atteignant encore 88 % en 1890. Si la proportion des arrivages a ainsi quelque peu diminué, c'est que le port de Paris, longtemps considéré presque exclusivement comme un « terminus », depuis quelques années a étendu son expansion. Expansion qui ne peut que favoriser ses progrès.

Les éléments du total. Les expéditions. — Jusqu'à une époque récente, en effet, les expéditions de Paris, par eau, étaient bien faibles par rapport aux arrivages. On sait déjà qu'au Moyen-Age, la plupart des barques, une fois leur cargaison vendue, étaient « déchirées ». Les trains de bois qui se comptaient jadis par milliers (plus de 4.000 en 1845, 2.000 encore en 1869, 19 seulement en 1909) s'arrêtaient et se dispersaient dans Paris. Paris ne saurait confier à l'eau beaucoup de produits lourds — si l'on met à part les « déblais », les « déchets » de la ville. C'est bien plutôt, semble-t-il, la marchandise de luxe, chère et légère qui sortira de ses ateliers renommés. Cependant, le développement de la grande industrie de banlieue, l'améliora-

tion des voies navigables de la périphérie, une plus juste appréciation aussi des avantages du trafic par eau, autant de causes, entre autres, qui ont majoré la part des sorties, qui se tient désormais aux environs de 30 % du total.

Du moins un fait demeure, la supériorité considérable des « importations » sur les « exportations», fait normal lorsqu'il s'agit d'une agglomération pareille et du trafic par eau qui la dessert.

Les éléments du mouvement total. Le transit. — On pourrait penser aussi que le port de Paris, si admirablement placé au point de convergence de tant de voies navigables, doit jouer un rôle important au point de vue du transit. C'est, en réalité, un rôle nouveau. Car, jadis, la Seine, encombrée de moulins et mille établissements divers ne permettait guère la traversée et il fallait rompre charge pour « transiter » par la voie de terre dans la région parisienne. Plus tard les chemins de fer ont paru le meilleur lien. C'est seulement depuis 1880 environ, grâce à l'application du programme établi par M. de Freycinet pour la réfection harmonieuse de nos voies navigables que le transit s'est vu sollicité. Il compte encore relativement peu dans le trafic total, puisque, en 1913, il se chiffre par 4.176.000 tonnes dont 2.780.000 à la remonte. Progrès réel, car vers 1885, ce mouvement n'atteignait guère que 600.000 tonnes. Ce trafic se développerait aisément si les Compagnies de chemin de fer consentaient à établir des tarifs mixtes qui permettent la combinaison des deux moyens de transport tandis que le transport uniquement affecté par voie d'eau, — avec les moyens actuels —, devient

trop lent pour de très longs parcours. De telle sorte qu'encore aujourd'hui le port de Paris fait figure d'une de ces gares de Paris où l'on arrive, d'où l'on part, mais que l'on ne traverse point. En ce sens, nous assistons aux débuts d'un trafic qui semble pouvoir et devoir s'amplifier et dont Paris ne manquera point de profiter, de toute façon.

LES PRINCIPALES DIRECTIONS DU COMMERCE

Part de la Seine, part de La Villette. — Aujourd'hui encore le grand rôle du port de Paris est de recevoir beaucoup et d'expédier un peu. Et ce n'est pas trop de toutes ces voies, fleuve et canaux, pour y suffire. Le canal de l'Ourcq prend pour sa part, en 1913, 759.000 tonnes ; celui de Saint-Denis accuse un mouvement de 2.340.000 tonnes ; celui de Saint-Martin 1.000.000 ; en tout, plus de 4.000.000 de tonnes. La Seine — non compris le transit, porte, dans les deux sens, 9.500.000 tonnes. L'utilité du doublement de la Seine par le système de la Villette se manifeste bien ainsi.

Les grands courants d'apport. — Mais d'où vient, où va cette masse de marchandises ? Par quelles voies est-il répondu à l'appel de Paris ? Une direction fait défaut et son absence frappe dès l'abord, c'est la direction du Sud-Ouest. De ce côté, point de liaison par eau et la Beauce monotone s'étale, sèche. Jadis la Loire, de Nantes à Orléans, puis Briare, pouvait agir. Depuis un demi-siècle, la navigation l'a abandonnée. Paris ne peut rien attendre par cette voie, jusqu'au

jour où l'entreprise si heureusement menée à bien entre Nantes et Angers, si sûre d'être prolongée jusqu'à Tours, aura, par le fleuve ou par un canal, atteint son but, Orléans et Briare.

Mais, de tous les autres points de l'horizon accourent péniches, flûtes, chalands, toues aux lourdes cargaisons. La Basse-Seine apporte ainsi, de Rouen, du Havre, de la mer, 3.680.000 tonnes, tandis que par l'Oise proviennent de la région du Nord, 2.700.000 tonnes. C'est donc un total de 6.380.000 tonnes de marchandises, plus de la moitié du total des arrivages, que Paris reçoit par ces magnifiques voies d'aval.

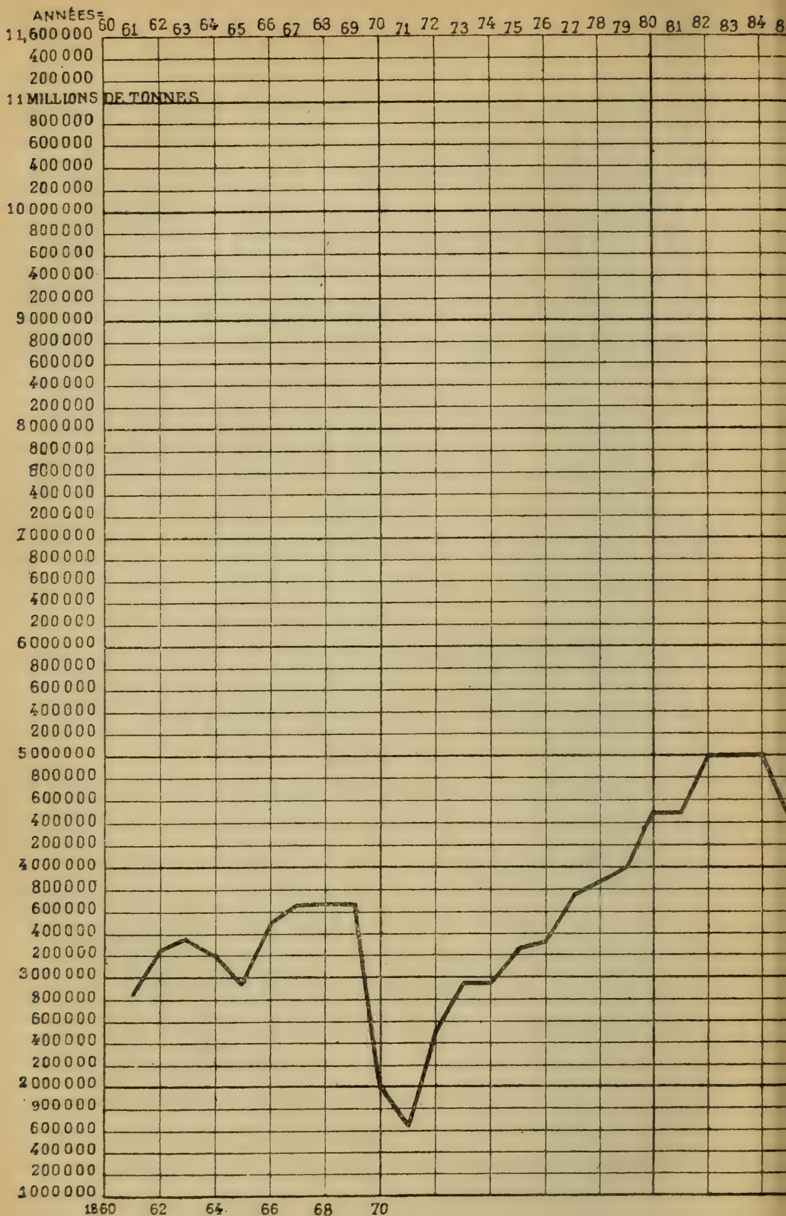
Du côté de l'amont, la Marne jette à Paris 680.000 tonnes ; l'Yonne, la Saône et le Rhône (canaux du Nivernais, de Bourgogne, du Centre) donnent 165.000 tonnes ; le canal de l'Ourcq fournit 700.000 tonnes ; la Haute-Seine et la Loire (canaux de Briare, d'Orléans) accusent un chiffre fort élevé : 3.700.000 tonnes. En tout 5.245.000 tonnes. La faiblesse relative des apports, en ce qui concerne le réseau du Nord-Est et la région Rhône-Saône ne peut passer inaperçue. Elle tient pour une part, certes à l'éloignement, puisque Nancy se trouve à 414 kilomètres contre 243 kilomètres de Paris à Rouen (364 pour Le Havre). Mais c'est aussi que les écluses du système de la Marne ne se prêtent pas au passage de la grosse batellerie, que le canal de Bourgogne accumule 189 écluses sur 242 kilomètres. Il paraît certain que si plus de facilités étaient données à la navigation, elle serait plus active. Car si l'Est reçoit des appels importants du Nord et de la Méditerranée, une partie des relations de ces pays avec l'Ouest, par Paris, est

fort possible. Le fait que les usines à gaz de Paris reçoivent des houilles de la Sarre laisse supposer l'amorce d'un trafic capable d'avenir.

Mais c'est du côté de l'aval, surtout, que les progrès ont été considérables. Jadis il n'en était pas ainsi et, jusqu'au XIX[e] siècle, c'est de l'amont surtout que Paris recevait un flot considérable de marchandises, aliments, bois, matériaux de construction. De notre temps, un renversement s'est produit et c'est le flot d'aval maintenant qui l'emporte, à cause, pour beaucoup, de la houille nécessaire à l'industrie parisienne. Flot qui semble devoir s'accroître encore quand sera terminé ce canal du Nord que rend nécessaire l'encombrement du canal de Saint-Quentin.

Ce sont toujours les grandes directions tracées par la nature, ces voies convergeant sur Paris. Mais elles ont pris plus d'intensité du côté de l'aval, avec le développement industriel de l'agglomération parisienne et la facilité plus grande des relations avec la mer.

Les principaux courants d'expédition. — Il n'en est pas tout à fait de même en ce qui concerne les directions prises au départ de Paris. En effet c'est vers la Haute-Seine et la Loire que se dirige la plus grosse masse de marchandises : 2.835.000 tonnes. Si l'on ajoute à ce chiffre les suivants : 595.000 tonnes pour l'Ourcq, 101.000 pour l'Yonne et la Saône, 44.000 pour la Marne, on obtient un total de 3.576.000 tonnes. C'est du côté de la Marne que la différence, par rapport aux apports, est considérable. Mais que les chiffres ne fassent pas illusion ! Ils n'expriment pas tous un départ de marchandises transformées ou même une réexportation. Les déblais, gadoues, dé-


ANNÉES=
60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84
11,600000
400 000
200 000
11 MILLIONS DE TONNES
800000
600000
400 000
200 000
10 000 000
800000
600000
400000
200000
9 000 000
800000
600000
400000
200000
8 000000
800000
600000
400000
200000
7 000000
800000
600000
400000
200000
6 000000
800000
600000
400000
200000
5 000000
800000
600000
400000
200000
4 000 000
800000
600000
400000
200000
3 000000
800000
600000
400000
200000
2 000000
900000
600000
400000
200000
1000000
1860 62 64 66 68 70



Marchandises débarquées à Paris
(EN MILLIERS DE TONNES)
de 1860 à 1918.

chets comptent pour des centaines de milliers de tonnes et ne dépassent pas toujours les limites de la grande banlieue. Ils vont, en partie, combler les vides produits par l'exploitation des carrières voisines de Paris. Et c'est pourquoi un courant si fort se manifeste vers la Haute-Seine, puis vers l'Ourcq. Du moins c'est un mouvement important qui exprime, à sa manière, la valeur du trafic de Paris. Vers l'aval, on ne compte que 1.246.000 tonnes. De sorte que le contraste avec les courants d'apport est assez net. La Basse-Seine absorbe d'ailleurs, comme il convient à cette grande voie, la majeure partie du total : 948.000 tonnes. Et ici encore, la masse des déblais n'est pas négligeable. La direction Oise-Nord ne prend que 262.000 tonnes.

La direction du Sud-Ouest, vers Nantes, solliciterait sans doute un certain courant. C'est encore affaire d'avenir.

En somme les principaux courants qui affluent vers Paris ou qui en divergent, c'est celui de la Haute-Seine, celui de la Basse-Seine, celui de l'Oise. Les autres forment l'appoint, sans avoir cette importance. Car, au total, arrivée et départ, la direction de la Haute-Seine accapare 6.582.000 tonnes ; la Basse-Seine en a pour sa part 4.632.000 ; l'Oise vient ensuite avec 2.976.000 ; l'Ourcq atteint 1.300.000 tonnes ; la Marne compte encore 727.000 ; l'Yonne seulement 267.000. C'est bien toujours la Seine elle-même qui fait la valeur principale du port de Paris.

LES MARCHANDISES IMPORTÉES

Les importations. — C'est elles qui attirent tout ce réseau vivifiant mis au service de la capitale, par où arrivent toutes ces marchandises sans lesquelles la vie de Paris serait gravement compromise.

Houille. — Tout d'abord, aujourd'hui, la houille, les charbons. En 1913, 4.146.000 tonnes de charbon sont sorties, pour l'agglomération, des multiples péniches. Leurs tas noirs s'amoncellent sur les quais, tout le long du canal St-Denis, à Ivry, à Saint-Ouen, à la Râpée, à Javel, à Passy. Ils ne tardent pas à disparaître, réclamés par l'industrie, par les besoins particuliers. En 1855, on ne comptait encore que 671.000 tonnes ; en 1902, Paris réclamait déjà 2 millions de tonnes de houille à la navigation. Il ne cesse d'en réclamer davantage et s'il survient une crise qui diminue les arrivages, l'inquiétude devient vite générale. De nos jours, la houille tient dans la vie parisienne une place prépondérante ; elle est la condition nécessaire de tant de moyens d'activité ! On s'étonne parfois de voir, dans les magasins de vente des quartiers riches, délicatement posés sur les coupes de cristal, entourées de tentures somptueuses, les échantillons de charbon, de ce vulgaire charbon qu'une main élégante ne saurait approcher que par l'intermédiaire de pincettes. Et pourtant, cet artifice de présentation, — simple conséquence de l'art commercial — prend la valeur d'un symbole, évoque la pensée d'une sorte de culte du « roi-charbon », pour peu qu'on réfléchisse à son emprise sur toute la vie parisienne. Jadis

les particuliers, les métiers ne brûlaient que du bois amené des forêts voisines. Au XIXe siècle, la houille a détrôné le bois et le chauffage domestique au bois est devenu un luxe ou parfois... une routine administrative. Déjà en 1870-71, plus récemment encore, au cours de la dernière guerre, c'est pour avoir, avec des aliments, un peu de charbon que les Parisiennes, héroïquement, « faisaient la queue » sous les intempéries et parfois sous les obus. Le « chauffage central » a encore accentué la nécessité du charbon. Mais surtout le développement prodigieux des industries, en banlieue, à Paris même, a fait de l'agglomération parisienne un des plus gros consommateurs de houille qu'il y ait en France. Il en faut pour les usines à gaz ; il en faut pour ces usines électriques qui distribuent lumière et force motrice, animent tramways, chemin de fer métropolitain ; il en faut pour ces établissements industriels qui se sont tant multipliés soit à Paris, soit en banlieue. La possibilité de s'approvisionner par le moyen d'une voie navigable telle que la Seine n'a pas peu contribué à la création de nombreuses usines à proximité du grand fleuve. De St-Denis à Billancourt, c'est comme une rue d'usines à peine coupée par le Bois de Boulogne et le parc de St-Cloud. Qui ne connaît à St-Denis même ces grands établissements métallurgiques : chantiers de la Loire, usines Hotchkiss, Delaunay-Belleville ? Les fabriques d'automobiles sont devenues nombreuses, depuis Neuilly et Levallois (Clément Bayard) jusqu'à Billancourt (Renault). A Puteaux, de multiples cheminées grises en ciment armé s'ajoutent aux anciennes cheminées de briques signalant tout un groupe important d'ateliers de constructions méca-

niques. Vers Boulogne, ce sont les blanchisseries à vapeur dont les parcs de séchage se dispersent sur les coteaux. En amont, ce sont les forges d'Ivry, les poteries de Choisy-le-Roi ; dans la banlieue nord, les industries chimiques. A Paris même, la grosse chaudronnerie de Charonne, les usines de La Chapelle, de La Villette, les ateliers de Javel et Grenelle, les raffineries du quartier de la Gare, tant d'autres ! Sans compter les industries de luxe qui constituent la spécialité de Paris ! L'agglomération parisienne est devenue l'un des grands centres industriels de France, par conséquent gros mangeur de houille. Sans doute les chemins de fer ont large part à cet approvisionnement, amenant, en 1913, plus de 1 million de tonnes dans les gares de Paris « intra muros ». Mais pour ce genre de marchandises, lourdes et encombrantes, la voie d'eau reste le meilleur moyen de transport et le meilleur marché. Et c'est ce qui explique l'essor considérable de cette partie du trafic parisien. Dès qu'on atteint les régions desservies par la Seine ou l'Oise, les chemins de fer abaissent leur tarif pour se rapprocher des conditions offertes par la voie concurrente.

C'est par la Basse-Seine et par l'Oise, en effet, que parviennent les principaux stocks. Nos mines du Nord, surtout celles de la région de Valenciennes, fournissent beaucoup de houille à Paris, plus de 2.300.000 tonnes en 1913. Du carreau de mine au canal il n'y a jamais bien loin et les trains des larges péniches flamandes descendent, sans cesse, vers l'immense usine parisienne. Au moment où Paris s'industrialisait tellement, au moment où la houille venait à jouer dans la vie des groupements humains un

rôle si primordial, Paris avait la chance de trouver à portée, par l'Oise, notre plus riche gisement de charbon. Apport encore insuffisant et d'ailleurs n'importe quel charbon, comme on sait, ne convient pas à n'importe quel usage, surtout dans l'industrie. De là les nombreux arrivages d'Angleterre, par la Basse-Seine, arrivages amplifiés après la catastrophe de nos usines de Courrières (1906) et qui n'ont fait que progresser avec le développement de l'industrie parisienne. Tout près de 1.700.000 tonnes sont arrivées ainsi en 1913. Par la Marne, ce sont les charbons lorrains ou allemands qui nous parviennent, notamment les charbons de la Sarre, si utiles pour les usines à gaz ; leur total ne dépasse pas 72.000 tonnes. Enfin un peu de houille arrive aussi du Massif Central par la Haute-Seine (11.500 tonnes). Mais c'est surtout la région du Nord, naturellement, qui demeure principal fournisseur, charbons français et charbons belges, profitant de la voie de l'Oise.

Le bois. — Tout cela aux dépens du trafic du bois, jadis si important, aujourd'hui bien réduit. On ne voit plus, sur la Haute-Seine, ces trains de bois, radeaux pittoresques qui rassemblaient les bûches « flottées » du Morvan, les troncs des forêts plus voisines et qu'on dépeçait, au XIVe siècle, à la « Bûcherie » du Petit Pont, dont un nom de rue garde encore le souvenir. C'est à la Râpée, à St-Bernard, à Grenelle et Javel surtout qu'on voit encore s'aligner sur les quais, en tas réguliers de fûts entrecroisés, les bois de chauffage. Mais ils naviguent maintenant dans les péniches ou les toues, ils ne se transportent plus guère eux-mêmes. 64.700 tonnes représentent en 1913

leur part, sans cesse diminuée, dans la consommation parisienne, part qui se chiffrait encore par 350.000 tonnes vers 1856. Le charbon de bois paraît à peine dans les statistiques actuelles : 3.700 tonnes !

Bois et charbon continuent à provenir surtout par la Haute-Seine ou par l'Yonne, chacune de ces directions comptant pour environ 25.000 tonnes (forêts du Morvan, forêts du Gâtinais et de l'Orléanais). Ils comprennent ces « cotrets » qu'emploie la boulangerie et dont l'exploitation enrichit la Sologne et par là le trafic se maintient un peu.

Mais ce n'est pas tout le commerce du bois. Paris a besoin de bois de charpente (moins depuis la substitution du fer au bois dans la construction), de bois d'œuvre pour la menuiserie, l'industrie du meuble toujours si riche, l'industrie de la carrosserie. Sans doute le chemin de fer amène les bois précieux et aussi planches et merrains. Mais la voie d'eau conserve encore, en ce sens, un trafic notable. De 300.000 tonnes vers 1856, il est encore de 200.000 tonnes environ, alimenté surtout par la Basse-Seine (120.000 tonnes) qui fournit les bois étrangers, américains ou scandinaves, puis par la Haute-Seine et la Loire (27.000 tonnes).

Les matériaux de construction. — C'est toujours de l'amont, au contraire, que provient la majeure partie des matériaux de construction. Il s'agit de l'un des éléments essentiels du trafic du port de Paris, qui caractérise, distingue nettement le mouvement dont il est le siège. Ancien et toujours actuel, le dicton bien connu : « A Paris, quand le bâtiment va, tout va. » Songez, en effet, que toute crise dans cette in-

dustrie atteint 100.000 ouvriers, compromet un chiffre d'affaires qui égale 3 à 400 millions de francs. Songez que, pour 1913, les matières premières nécessaires à cette industrie constituent, dans les importations du port de Paris, une masse de : 5.062.000 tonnes (598.000 tonnes en 1855). C'est-à-dire 43,7 % du total des arrivages, alors que la houille n'y participe que pour 34 %. C'est, de beaucoup, la part la plus considérable du trafic. Point de port, dans et hors Paris même où l'on ne voie s'amonceler sables, pierres, plâtre, tuiles, briques. Répandus ainsi tout le long des terre-pleins, ils ne semblent pas, séparément, évoquer un pareil ensemble qui égale presque le trafic tout entier du port de Rouen, le deuxième de France alors ! Mais Paris est en incessante reconstruction. Et les constructions neuves se disputent les rares espaces encore libres. L'accroissement de la population « intra muros » a invité à construire, surtout du côté de l'Ouest. Et la population même a reflué sur la banlieue sans cesse agrandie. Des monuments nouveaux s'élèvent, les chemins de fer souterrains se multiplient. Pour l'utilité, pour la beauté, Paris a besoin d'une somme énorme de matériaux de construction. Or, pour ces matières lourdes, quel meilleur moyen de transport que la voie d'eau ! Ces sables, ces plâtres, ces pierres, que de wagons ils encombreraient, que de voitures ils exigeraient ! Déjà les gares de Paris livrent, en 1913, plus d'un million de tonnes de ces produits. Mais la péniche, le chaland, doucement, viennent accoster au plus près du chantier. Et la voie d'eau contribue à enrayer la hausse des prix de revient. Elle apporte 1.183.000 tonnes de plâtre, chaux, ciment ; 633.000 tonnes de pier-

res, meulières, pavés, ardoises, marbres ; 3.245.000 tonnes enfin de cailloux, sables, scories et déblais. Sans doute faudrait-il déduire de ce dernier chiffre, admettons même des milliers de tonnes pour les détritus et eaux vannes qui sont transportés d'un point à l'autre du port de Paris. Cette réserve faite, le total demeure imposant et le Parisien peut en prendre un peu conscience lorsqu'il s'arrête pour regarder, dans quelque rue en pente comme le boulevard St-Michel ou la rue de Maubeuge, quelqu'un de ces lourds fardiers attelés à 6 et 8 chevaux qui, péniblement, traîne ces énormes blocs de pierre blanche destinée à devenir une façade élégante et presque légère. Sans la Seine et ses annexes, Paris et sa banlieue ne seraient ni la ville immense, ni la ville de beauté qu'il est devenu. Que le style des monuments change, que la brique du début du XVII[e] siècle fasse place à la pierre de taille, que celle-ci soit remplacée souvent aujourd'hui par le ciment armé, la Seine toujours est à même de fournir les matériaux nécessaires.

C'est que les environs de Paris sont particulièrement riches en matériaux de construction. Sables, pierres à plâtre, pierres de taille, terre à briques se rencontrent en abondance aux environs immédiats de la capitale. Plus loin, en Berry, en Bourgogne chaux, ciment sont fabriqués ; la Lorraine fournit un complément de pierres, la Flandre donne des briques. Et les granits ne se trouvent pas loin, à la périphérie (Massif Central, Vosges). Rarement ville trouva pareille fortune ; rarement capitale eut autant de ressources pour se construire, rien qu'à fouiller les entrailles mêmes de son sol. A l'est de l'Oise et du Loing surtout, les matériaux abondent.

Aussi est-ce par l'amont surtout que s'opèrent les arrivages des matériaux de construction : 3.268.000 tonnes, dont 2.500.000 de cailloux, sables, déblais provenant de la Haute-Seine et de la Loire. Aux portes mêmes de Paris, la campagne est trouée de ces vastes sablières qui ne cessent pas de pourvoir aux besoins de la ville ; des dragues tournent presque sans arrêt la chaîne de leurs godets tandis que circulent sur les bords les files de wagonnets. C'est une branche spéciale d'activité qui réunit entre les mêmes mains la carrière productrice et le moyen de transport approprié, péniche ou flûte. Presque toujours « usagers » d'une portion d'un quai de Paris, les propriétaires y accumulent leurs richesses et seuls ont droit à un façonnage sur quai, le criblage du sable. Commerce d'une importance telle que Vigneux est devenu l'un des premiers ports de rivière de France (2 millions de tonnes), surtout à cause du trafic des sables et déblais. Draveil et Villeneuve-le-Roi eux aussi sont grands fournisseurs de sable. Alluvions d'une Seine préhistorique, ces sables et cailloux concourent à rajeunir sans cesse la physionomie de la capitale. Et l'on peut dire ici, vraiment, que des fortunes se sont bâties sur le sable. En moindre quantité, l'Ourcq (179.000 tonnes) et la Marne (4.500 tonnes) approvisionnent aussi la capitale. Les apports de l'aval sont bien moindres : 10.000 tonnes pour l'Oise (sables de Pont Sainte-Maxence, de Mériel) ; pour la Basse-Seine c'est encore plus de 500.000 tonnes, à cause des carrières et sablières établies dans la vallée même surtout jusqu'à l'Oise.

C'est par l'amont aussi qu'arrivent en plus grande masse les plâtres, chaux, ciments, tuiles et briques.

Cette fois la Marne prend la tête avec 436.000 tonnes, puis l'Ourcq avec près de 300.000. Nombreux sont, à l'est de Paris, les fours à chaux qui traitent le gypse, résidu de l'évaporation des mers géologiques. Et le sol superficiel, bien souvent, en Brie, donne cette terre à tuiles, à briques, si précieuse, qui rougit tous les toits de la banlieue. Plâtres de Gournay, d'Annet, de Mitry-Claye, de Sevran, de Meaux, Crégis ; chaux de Bayarne, briques de Marolles, chaux de Romainville remplissent de multiples trains de flûtes ou de péniches qui déversent à la Villette ou sur les berges de la Seine leur cargaison rouge ou blanche. Par l'Yonne, viennent, surtout, des briques et tuiles du Gâtinais, de la chaux de Nièvre (54.000 tonnes). La Haute-Seine et la Loire apportent 248.000 tonnes : chaux et ciments du Berry (Beffes, Marseille-lès-Aubigny, Dun-sur-Auron) ; tuiles de Vierzon. L'aval ici ne compte que pour 140.000 tonnes, sur un total de 1.000.000. Encore faut-il tenir compte des produits de la banlieue immédiate (Argenteuil, Sannois pour les plâtres) ; le plâtre de Vaux, les ciments de Gassicourt n'ont pas, non plus, une origine très éloignée (Mantois).

Même suprématie de l'amont en ce qui concerne les pierres, meulières, pavés, marbres, etc. Pour 600.000 tonnes au total, Basse-Seine et Oise ne valent que 70.000. Encore l'Oise prend-elle les deux tiers du trafic ; elle transporte, outre des marbres de Flandre, les produits des carrières voisines de Paris comme les pierres de taille de Saint-Leu d'Esserent, qui touchent la rivière. Tout le reste sort des carrières d'amont, pierres de Meuse (Lérouville), meulières de Brie, meulières de Beauce, pierres blanches

du Gâtinais (Souppes, Château-Landon) qui se retrouvent à l'Arc de l'Etoile, au Sacré-Cœur de Montmartre, calcaire dit « grossier » des environs immédiats de Paris et dont les « catacombes » nous rappellent la très ancienne exploitation tandis que l'actuelle Sorbonne, par exemple, nous en prouve un nouvel usage. Il a suffi, pourrait-on dire, de frapper du pic le sol de la région parisienne pour qu'apparut à la surface toute une ville immense. Et c'est plus de 490.000 tonnes encore qui proviennent de la direction Haute-Seine-Loire, de l'amont. Meulières pour les soubasements, pierres de taille pour les façades, tout se trouve à profusion, à portée. En outre grès de Nemours ou de Fontainebleau se transforment en pavés solides ; au besoin, le Morvan fournira ses granits pour les bordures de trottoir.

Ainsi l'industrie du bâtiment trouve autour de Paris même une abondance rare des matériaux divers qui lui sont nécessaires et des voies d'eau faciles qui peuvent les amener, en somme, à pied d'œuvre, à bon compte. Ainsi se perpétuent la valeur et la beauté de Paris.

L'alimentation. — Auprès des masses énormes que constituent, dans les arrivages au port de Paris, la houille et les matériaux de construction, la part des denrées alimentaires paraît un peu bien restreinte, 6 % autotal, 710.000 tonnes. D'autant plus que le « Ventre » de Paris exige un service formidable ; il lui faut, chaque année, plus de 350.000 tonnes de farine ou de pain, par exemple, et tout à proportion. Sans doute le roulage entre la banlieue immédiate et la capitale constitue déjà une sérieuse con-

tribution à l'approvisionnement de Paris. Mais ce sont surtout les légumes qui sont livrés ainsi. Aux voies ferrées appartient, sur ce sujet, la prédominance la plus nette. En 1913, elles ont déversé, aux gares de Paris, 1.750.000 tonnes de céréales, 860.000 tonnes de boissons. La navigation n'a donné que 225.000 tonnes de boissons et 300.000 tonnes de céréales et autres denrées. Car les statistiques comprennent sous la même rubrique les farines, les foins, les laines et les cotons avec le café et le thé ! Quoi qu'il en soit, il apparaît assez que, pour les denrées alimentaires, la voie d'eau n'a plus l'importance de jadis. Tandis qu'au Moyen-Age et jusqu'au XIXe siècle, la Seine jouait un rôle de premier plan dans l'approvisionnement de Paris. Le fleuve, plus rapide, plus commode et plus sûr que des routes — trop rares jusqu'au XVIIIe siècle, — transportait surtout, avec des bois, des denrées alimentaires, blés de Brie, du Valois et de la Beauce, vins de Bourgogne, de Champagne, de l'Orléanais ; alors par la Loire même et les canaux parvenaient les « épices », les sucres et produits coloniaux de Nantes. La Seine était vraiment l'artère qui vivifiait Paris. A partir du Second Empire surtout, les chemins de fer ont accaparé le transport des marchandises périssables, blés et farines qui craignent l'humidité, vins dont la valeur supporte un transport plus rapide à la fois et plus onéreux, denrées coloniales de prix relativement élevé, la navigation prenant plutôt les matériaux lourds, très occupée dès lors par le transport des charbons. De telle sorte que de nos jours, la fonction d'approvisionnement de la voie d'eau, Seine et annexes, peut sembler secondaire. Toutefois, il convient de remar-

quer que, malgré la différence des totaux, la rubrique « denrées alimentaires » tient encore la 3e place dans le trafic d'importation et conserve ce rang. Qu'une crise affecte le rendement des voies ferrées, qu'une récolte déficitaire oblige à recourir à un supplément d'achats à l'étranger, que, pour une cause quelconque, la farine de Paris trouve obstacle à se satisfaire par les moyens normaux et aussitôt la voie d'eau apporte son précieux secours, comme en 1888, 1894, 1898. En tout état de cause, les arrivages actuels ne constituent pas seulement comme un reflet d'une prospérité antérieure ; ils sont nécessaires à la vie de l'agglomération parisienne et à la concurrence des prix. Tels ces vins du Midi méditerranéen qui trouvent avantage à emprunter le détour par Gibraltar, la Manche et la Basse-Seine. Au reste, un tonnage de 700.000 tonnes ne saurait être considéré comme négligeable et, en ce sens, la valeur de la voie d'eau pour l'alimentation de Paris, demeure, sans risque de disparaître.

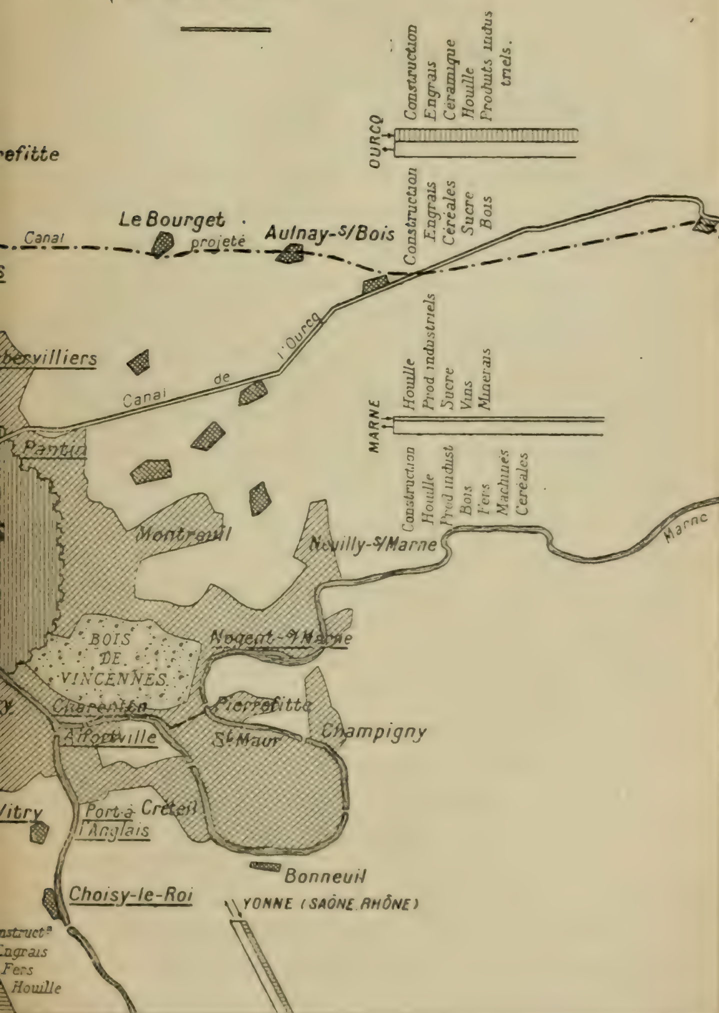
Seulement cette valeur a changé de signe, en quelque sorte. Tandis qu'autrefois c'était surtout par l'amont que Paris se ravitaillait, c'est par l'aval surtout qu'il fait appel désormais aux pays producteurs. Le développement des échanges internationaux et les progrès de la navigation maritime à vapeur n'y sont, certes, pas étrangers. Précisément les arrivages par voie ferrée concernent bien plutôt les pays d'amont : Est et P.-L.-M. comptent 1.300.000 tonnes de céréales : P.-L.-M. compte 540.000 tonnes de boissons. Par voie d'eau ce sont les denrées en provenance des régions maritimes qui prédominent. Il s'est effectué ainsi, au XIXe siècle,

un renversement dans les courants fluviaux d'apport de denrées alimentaires que les transformations de la vie économique générale suffiraient à expliquer. Mais les anciennes directions se manifestent encore, dans Paris même, par la spécialisation plus ou moins nette de certains ports d'amont comme Bercy, Saint-Paul, Austerlitz, comme aussi La Villette, créé en partie pour ce trafic.

Les céréales, farines, foins, fruits, café, thé, huiles (et aussi laines et cotons) forment un total de 185.000 tonnes pour la Basse-Seine sur ensemble de 319.800 tonnes. Le Havre, par Rouen, envoie le café dont il est le grand marché français. Mais il envoie aussi des blés d'Amérique ou de l'Afrique du Nord. Et c'est pourquoi, lors des récoltes déficitaires en France, le trafic des céréales par la Basse-Seine s'enfle aussitôt. La Basse-Seine, c'est la porte ouverte sur le marché mondial, c'est-à-dire, pour Paris, une sécurité de premier ordre. La manutention militaire du quai Debilly en connaît bien l'importance. Par l'Oise, on ne compte que 18.000 tonnes (blés du Valois, de Flandre). Restent, pour l'amont, 116.000 tonnes environ. Les céréales en forment sans doute la plus grosse part : blés de Brie et régions voisines de Paris, venus par l'Ourcq et la Marne qui accusent ensemble un trafic de 44.000 tonnes ; blés de Brie encore, de Beauce aussi et du Gâtinais (Haute-Seine : 65.000 tonnes). Bien qu'inférieur, l'apport de l'amont reste important et peut, selon les années, suivre d'assez près celui de l'aval.

Autrement disproportionné éclate le trafic des boissons parmi lesquelles le vin tient la première place. De la Basse-Seine seule proviennent 198.500 tonnes.


Taverny
St Leu
Pierrelaye
Bois
Fers
Sucre
Construc.
Houille
Prod. indust.
Construct.n
Houille
Fers
Minerais
OISE
Ermont
St Gratien
Maisons
Sartrouville
Argenteuil
Gennevilliers
Bezons
BASSE-SEINE
Houille
Construct.n
Engrais
Prod. indust.les
Vins
Céréal., café
Bois.
Construction.
Engrais.
Prod. indust.les
Bois
Houille.
Asnières
Levallois
St Germain
Courbevoie
Bougival
Puteaux
Suresnes
St Cloud
BOIS DE BOULOGNE
Boulogne
Billancourt
Sèvres
Meudon
Vanves
Versailles
Légende
Ville de Paris.
Banlieue immédiate
Autres agglomérations
Les noms de lieu soulignés constituent le Port de Paris.
Le tonnage marchandises est figurée à raison de 0m/m66 p.r 250.000 tonnes (date: 1913).
Echelle : 1/150.000e


LE PORT DE PARIS
et les courants principaux
de son trafic
OURCQ
Construction
Engrais
Céramique
Houille
Produits industriels.
Construction
Engrais
Céréales
Sucre
Bois
Le Bourget
Canal projeté
Aulnay-S/Bois
Canal de l'Ourcq
MARNE
Houille
Prod industriels
Sucre
Vins
Minerais
Construction
Houille
Prod indust
Bois
Fers
Machines
Céréales
Pantin
Montreuil
Neuilly-S/Marne
Marne
Nogent-S/Marne
BOIS DE VINCENNES
Charenton
Pierrefitte
Alfortville
St Maur
Champigny
Port-à-l'Anglais
Créteil
Choisy-le-Roi
Bonneuil
YONNE (SAÔNE RHÔNE)
Houille
Fers
Engrais

Rouen expédie ainsi sur Paris les vins de Bordeaux, d'Algérie, d'Espagne, vins capables de bien supporter le transport par mer et qui gagnent ainsi une route plus aisée et moins onéreuse. Or le tonnage total des boissons importées ne dépasse guère 225.000 tonnes. Champagne et Bourgogne qui, jadis, envoyaient par eau leurs produits préfèrent la voie ferrée. Cependant Marne et Ourcq voient passer environ 1.000 tonnes, tandis que la gare de l'Est en livre 46.000. A la Haute-Seine et à la Loire reviennent 17.600 tonnes, vins de pays, vinaigres d'Orléans ; 6.000 seulement pour l'Yonne et la Bourgogne, tandis que la gare de Lyon compte une arrivée de 540.000 tonnes ! Ainsi se vérifie une fois de plus cette division du travail qui confie à la voie ferrée les produits chers et périssables, réservant à la voie d'eau les matières lourdes et de valeur moindre. La transposition des courants principaux de l'amont à l'aval confirme encore l'accord entre les conditions géographiques et les circonstances économiques nouvelles. Il n'en reste pas moins que, en ce sens encore, la Seine concourt, pour une part importante, à assurer l'approvisionnement de l'agglomération parisienne. Il suffit d'observer, à Bercy, à la Gare, ces innombrables tonneaux qui roulent jusqu'aux entrepôts, jusqu'à la Halle aux vins, pour s'en rendre compte.

Enfin sucre, sel, poissons, viandes salées complètent la somme des produits alimentaires débarqués aux ports de Paris. Ici, la direction Oise-Nord reprend un avantage marqué avec 96.600 tonnes sur un total de 165.000. Par cette voie en effet descendent les produits des sucreries de l'Aisne, de la Picardie,

de ces régions qui sont les principales pourvoyeuses de la France. La Basse-Seine suit, de loin, avec 26.700 tonnes : appoint de sucres de canne, sel, poissons, conserves de viandes étrangères. Les directions d'amont ne donnent guère plus de 40.000 tonnes dont 22.000 pour la Marne et l'Ourcq.

Que l'on considère l'ensemble ou le détail des apports de produits alimentaires, le même caractère du trafic ne saurait manquer de frapper : au contraire de ce qui se passe pour les matériaux de construction, dès qu'il s'agit d'alimentation, c'est la direction de l'aval qui triomphe. Elle triomphe parce que de ce côté, c'est l'apport de la navigation maritime, régulatrice nécessaire du ravitaillement parisien, sauvegarde précieuse en cas de fléchissement des ressources d'amont ou de crise des transports ferroviaires. La Seine est, pour le Ventre de Paris, une assurance contre la famine comme elle l'est devenue aussi contre le froid.

Matières premières nécessaires à l'industrie. — Elle sert aussi les industries dont beaucoup se sont installées sur ses rives ; elle leur apporte ces matières premières qui ne prennent guère la voie ferrée. Tels les minerais, pyrites, castines : 135.600 tonnes, dont 90.000 provenant de la Haute-Seine et de la Loire ; moitié moins de la Basse-Seine. Les pyrites alimentent les fabriques d'acide sulfurique de l'agglomération parisienne (banlieue Nord et Javel), les minerais se dispersent entre la banlieue Ouest (Puteaux) et les quartiers Est de Paris. Il semble qu'il y aurait lieu à un trafic plus considérable si les conditions de mouillage et de traction étaient modifiées

sur notre réseau de l'Est. Mais, pour l'instant, les minerais de Lorraine se dirigent plutôt soit vers Anvers soit vers le Nord français et l'industrie parisienne appelle des minerais d'outre-mer, en même temps que ceux du Massif Central. Les progrès de l'industrie parisienne peuvent accroître ce trafic. Il est vrai que Paris emploie beaucoup de matériaux déjà transformés, des fontes de première fusion par exemple. Fontes, fers et ferrailles (117.000 tonnes) arrivent à peu près en égale quantité de la Basse-Seine et de l'Oise, quantité (70.000 tonnes au total) qui dépasse de beaucoup l'apport de l'amont. Nos usines du Nord jusqu'à Creil-Montataire, par l'Oise ou indirectement par cabotage entre Dunkerque et Le Havre, fournissent nécessairement une bonne part de ce trafic, avec un peu aussi celles d'Angleterre. A Grenelle, à Issy, par exemple, ces fers refondus se transforment en machines. Mais des machines aussi sont amenées à Paris par voie d'eau : 27.600 tonnes en 1913. Appel variable selon les créations d'usines, les conditions du marché industriel, plus important en 1912 qu'en 1913. La plupart (16.800 tonnes) viennent par la Marne, originaires des établissements de Champagne ou de Lorraine.

Dans l'ensemble, la métallurgie et industries voisines ont recours à la Seine pour environ 280.500 tonnes. Il convient d'y joindre 30.000 tonnes de matières premières pour la céramique, vieille industrie parisienne qui usa d'abord de l'argile plastique de Vaugirard et qui a toujours maintenu sa réputation d'élégance. Haute et Basse-Seine se partagent à peu près également le transport de ces argiles qui deviendront de précieux et fragiles exemplaires de

l'art parisien, symbolisé en quelque sorte par la manufacture de Sèvres. Notons aussi 2.700 tonnes de cuirs et peaux (les animaux vivants, englobés par la statistique sous la même rubrique, sont plutôt rares) ; c'est surtout la Basse-Seine qui, par Rouen et Le Havre, distribue à Paris ces matières nécessaires à l'industrie des cuirs. On aurait ainsi un total de 340.000 tonnes.

Les produits industriels. — Or, les produits industriels, pour la plupart produits ouvrés, dépassent encore ce chiffre, comptant pour 347.000 tonnes. A vrai dire ce sont produits qui, pour beaucoup, subissent à Paris, une mise au point, une transformation plus ou moins profonde, de sorte que l'on pourrait être tenté de les placer avec les matières premières nécessaires à l'industrie. Il en est ainsi, évidemment, pour les chiffons, la droguerie ; à un moindre degré savons, tissus, meubles, faïences subissent sans doute la parure du goût parisien. Livrés tels quels ou transformés, cette catégorie de marchandises afflue principalement par la Basse-Seine (chiffons de cette vraie rue cotonnière, d'Elbeuf à Rouen ; cotonnades et lainages de Normandie ou d'Angleterre, etc...), constituant des chargements qui atteignent 264.500 tonnes. La Marne vient ensuite, avec seulement 32.400 tonnes, d'ailleurs, la Haute-Seine avec 20.000, l'Yonne avec 18.000 (tissus de Champagne et des Vosges, bonneterie de Troyes, faïence et poteries de Montereau, de Gien, de Nevers, de Dun-sur-Auron ; meubles et tabletteries du Nivernais, des environs de Paris-Est).

Les engrais. — Il est enfin une rubrique curieuse dont le chiffre attire l'attention : 840.000 tonnes d' « engrais » déchargées à Paris en 1913 ! Et il est bien vrai que des phosphates de Picardie, des engrais divers, amenés par la Basse-Seine, sont débarqués sur les ports de Paris. Mais c'est un trafic assez faible. Il s'agit ici surtout des gadoues, des eaux-vannes transportées vers les terrains d'épandage ou les usines de l'agglomération parisienne, c'est-à-dire un transport local de matières qui, intéressant fort peu le commerce parisien, devraient, à ce point de vue, figurer à part. Au reste, nous retrouverons, aux expéditions, un chiffre semblable (813.000 tonnes), ce qui confirme le caractère spécial et local de cette navigation.

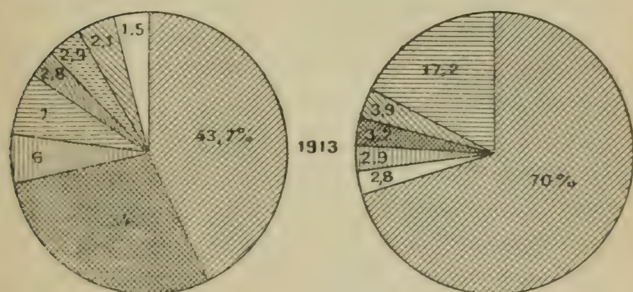
LES MARCHANDISES EXPÉDIÉES

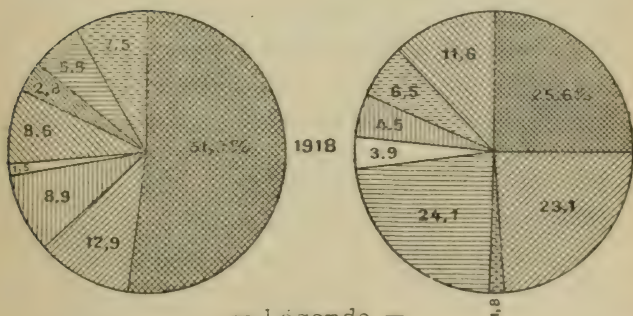
Ce chiffre de 813.000 tonnes contribue, pour une bonne part, à enfler le total des expéditions. L'ensemble de celles-ci atteint 4.781.600 tonnes, somme deux fois et demie plus faible que celle des arrivages.

Les engrais. — Or, si l'on met à part certains matériaux de construction (cailloux, sables), aucune rubrique ne dépasse celle des engrais. Mais, on sait déjà le compte qu'il faut tenir du transport des eaux-vannes et déchets de la grande ville. Sur les 340.000 tonnes qui sont censées suivre le fil de l'eau le long de la Basse-Seine, beaucoup s'arrêtent dans cette plaine de Gennevilliers-Achères où furent poursuivies les premières expériences sur « terrains

Caractères proportionnels du Commerce du Port de Paris

Arrivages Expéditions





— Légende —

Houille
Matériaux de Construction
Denrées Alimentaires
Bois
Minerais et fers
Engrais et déchets
Produits industriels
Machines, fers ouvrés
Divers

Chaque cercle représente le tonnage total = 100

Fig. 10

d'épandage » ; d'autres s'arrêtent aux usines à poudrette de St-Ouen. (Avec les autres directions, c'est un total de 813.000 tonnes.)

Mais, en admettant même qu'on puisse négliger cette partie du trafic par eau, il n'en resterait pas moins que Paris exporte près de 4 millions de tonnes de marchandises, c'est-à-dire plus que n'importe quel port maritime français.

Matériaux de construction. — En première ligne se placent les matériaux de construction, tout comme ils se plaçaient à l'arrivée : 3.300.000 tonnes, 70 % environ du total. Cependant si, dans les limites que nous avons données au port de Paris, les carrières sont nombreuses encore, si le transit entre en ligne de compte, le chiffre surprend au premier abord. C'est qu'il y faut compter 3.000.000 de tonnes de cailloux, sables, scories et déblais. Les déblais ! L'une des grosses exportations de Paris, la principale sans doute. Construire, c'est toujours démolir un peu, quand il ne s'agirait que d'excaver la surface nécessaire aux fondations. Or non seulement Paris construit ou reconstruit sans cesse, mais encore il perfore en tous sens son soubasement ; canalisations diverses, tunnels du métropolitain rejettent des masses de déblais. Déblais, scories d'usines, déchets ne sont point perdus. Ils vont prendre la place des sables, cailloux, pierres que l'agglomération parisienne fait extraire de ses environs, ils vont étayer, remblayer ces cavernes nouvelles que l'industrie humaine creuse et qu'il faut remplir, pour maintenir l'équilibre du sol. La terre retourne à la terre. Aussi est-ce vers la Haute-Seine que se dirige en ma-

jeure partie les chargements de sables et déblais (2.300.000 tonnes) ; puis vers la Basse-Seine, c'est-à-dire les carrières de la banlieue ouest (460.000 tonnes), vers l'Ourcq aussi (200.000 tonnes). Echange curieux et perpétuel entre l'agglomération parisienne et ses abords, échange fructueux pour la navigation et qui ne saurait subsister que grâce à elle. Quant au reste des matériaux de construction, il se disperse vers la périphérie de la façon suivante : plâtres et chaux remontent vers le Nord, par l'Oise (28.000 tonnes), ou vers l'Est par l'Ourcq (75.000 tonnes), au total, avec les tuiles et les ciments, 119.000 ; pierres diverses (160.700 tonnes) prennent surtout la voie de la Haute-Seine (138.000 tonnes). Voies d'arrivée et de départ sont ici sensiblement les mêmes, par échange de produits parfois de même nature, mais d'espèce différente. Trafic qui convient bien à la navigation et que les voies ferrées ne lui disputent guère (118.000 tonnes en 1913).

Matières premières nécessaires à l'industrie. — Elles ne lui disputent guère non plus ces 2.000 tonnes de machines, 100.000 de pyrites et minerais, 85.000 de fers et ferrailles qui groupent encore une masse de 188.000 tonnees (4 % des expéditions). Le grand centre usinier de Paris envoie ses machines surtout vers la Haute-Seine (970 tonnes), ses pyrites et minerais vers le Nord et l'Oise (79.800 tonnes), ses fers et ferrailles vers la Haute-Seine et le Nord.

La houille. — Même il expédie, réexpédie plutôt, la houille, un peu de houille (154.500 tonnes), un

peu dans toutes les directions, surtout dans la banlieue voisine.

Produits industriels. — Les produits industriels, tissus, meubles, chiffons, savons, etc., ne forment pas 3 % du total. Les produits ouvrés qui sortent de Paris sont en effet avant tout produits de luxe, relativement légers et chers, que le transport par voie ferrée attire naturellement. Ce qui revient à la voie d'eau (133.000 tonnes) se disperse entre la Basse-Seine, voie d'exportation étrangère (44.000 tonnes), l'Oise, la Haute-Seine, l'Yonne (chacun 20 à 25.000 tonnes environ).

Produits alimentaires. — Les marchandises destinées à l'alimentation atteignent à peu près la même somme, 140.000 tonnes, dont 86.000 pour le sucre, sel, poissons, viandes salées. Beaucoup de sucres s'expédient ainsi par l'Yonne (37.000 tonnes) et la Haute-Seine (23.000 tonnes). Les boissons diverses se répartissent assez également entre les diverses voies, vins du sud-ouest, vinaigres ou spiritueux (15.000 tonnes en tout contre 80.000 par voie ferrée). Quant aux céréales, huiles, cafés, cotons (38.000 tonnes), ils partent surtout par la Haute-Seine (céréales pour Corbeil, notamment).

Autres marchandises. — Des marchandises diverses viennent parfaire le total : bois d'œuvre (35.500 tonnes) destinés surtout à la Basse-Seine, matières premières nécessaires à la céramique (13.700 tonnes) qui remontent le canal de l'Ourcq, enfin 7.000 tonnes de cuirs et peaux qui descendent la Seine.

Il apparaît bien que, si l'on met à part engrais et

déblais, les expéditions de Paris forment un ensemble qui compte encore pour 1 à 2 millions de tonnes. Chiffre faible qui s'explique en partie par ce fait qu'une agglomération urbaine comme Paris, cité d'une industrie de luxe, ne peut guère fournir de fret lourd. Il s'explique aussi par la variété des productions qui rend difficile la constitution de cargaisons homogènes ; il s'explique encore par la médiocrité de capacité et de traction qui caractérise une partie du réseau Est ou Sud du Bassin Parisien ; enfin par les traditions parfois surannées d'une batellerie qui s'inquiète assez peu du fret de retour et ne se soucie guère de varier ses voyages. Toutefois nécessité oblige et les travaux entrepris et les progrès réalisés entraînent depuis quelques années surtout une progression des expéditions qui semble bien devoir s'accentuer dans l'avenir.

LES MARCHANDISES EN TRANSIT

Cette progression se remarquerait aussi, dès lors, dans les opérations de transit. Placé comme il l'est, au point de convergence de tant de voies rayonnantes, Paris semble devoir jouer le rôle d'un port de répartition, de dispersion des marchandises. Son port fut longtemps un « terminus » pour la navigation. Depuis les travaux effectués au XIX[e] siècle tant pour les canaux que pour les rivières qui se rassemblent au centre de la cuvette parisienne, depuis les transformations économiques causées par l'application de la vapeur, le port de Paris peut mieux assurer un ser-

vice de transit. Et de fait, sa valeur en ce sens s'est beaucoup accrue, puisqu'en 1884, elle se chiffrait seulement par quelques centaines de mille tonnes. Or, en 1913, sur les 16 millions de tonnes qui constituent le trafic total du port de Paris, 4.176.000 reviennent au au transit, dont 2.896.000 par la Seine et environ 1.280.000 par les canaux.

Des arrivages, des expéditions dont nous avons essayé de dégager la physionomie, une partie en effet ne fait que toucher barre à Paris et reprend le bateau pour une destination définitive soit vers l'aval soit vers l'amont. En fait une quantité notoire de ces marchandises ne s'éloigne pas beaucoup des environs de Paris. Le plus fort tonnage est destiné à l'amont, 2.780.000 tonnes environ. N'est-ce pas, en effet, les provenances de l'aval qui comptent le plus ? A destination de l'aval, au contraire, on ne compte que 1.390.000 tonnes ; chiffre encore considérable, qui exprime sans donte un apport important de matériaux de construction. La voie unique de la Basse-Seine est comme le manche d'un éventail dont les branches diverses réclament des importations variées.

Mis à part, le transport des engrais et eaux-vannes, trafic dont nous connaissons la valeur locale, quelles sont les marchandises qui transitent par Paris en masses de quelque importance ? Vers la principale direction, vers l'amont se dirigent naturellement des houilles qui arrivent d'Angleterre ou du Nord, les centres les plus voisins et les mieux reliés par voie d'eau : 1.450.000 tonnes environ. Les péniches remontent jusqu'à Melun, par exemple les produits alimentaires (vins, sucres, céréales même pour Corbeil) se répandent aussi dans le pays d'amont et

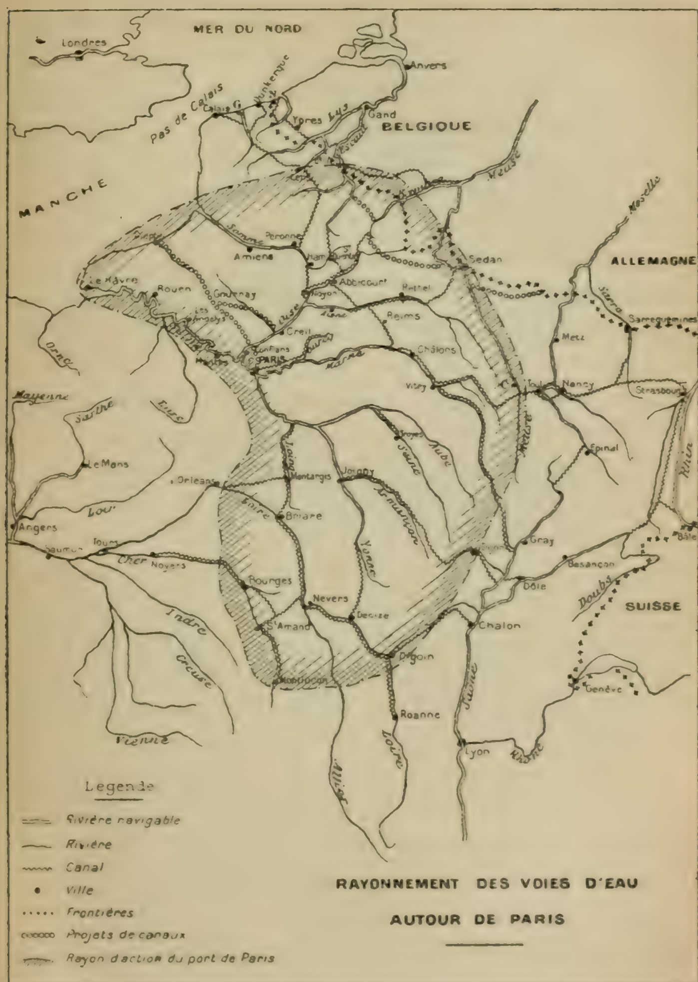
c'est un stock de plus de 400.000 tonnes. Métaux, machines, produits industriels et tissus ou matières premières (coton) remontent aussi Seine et canaux, au nombre de près de 400.000 tonnes. De plus en plus, en effet, les régions industrielles de l'amont appellent les arrivages de la Basse-Seine qui fournit aussi les denrées alimentaires exotiques et les produits des autres régions françaises.

Vers l'aval, la majorité appartient aux matériaux de construction : plus de 970.000 tonnes, dont une partie remonte par l'Oise, vers le Nord, dont une autre aussi se déverse sur la banlieue aval. Sans cet appoint, le trafic d'aval serait fort restreint, comparativement à celui d'amont. Et ici encore se manifeste, dans le commerce par eau du port de Paris, l'importance prodigieuse et naturelle à la fois de cette rubrique.

Malgré tout, le transit n'apparaît pas encore comme un facteur essentiel de la prospérité du port de Paris. Ce n'est pas le rôle primordial de la Seine et des canaux annexes qui doivent surtout ravitailler Paris, satisfaire ses besoins industriels et répondre aux appels des travaux de construction publics ou privés. D'ailleurs, en l'état actuel, le commerce ne trouve guère intérêt à un trop long voyage par eau, du moins en général. Des services accélérés, et aussi des combinaisons avantageuses avec les voies ferrées pourraient accroître, avec le trafic général, la valeur de la navigation de transit.

LES CARACTÈRES DU TRAFIC DU PORT DE PARIS

Le transit ne joue donc encore qu'un rôle d'arrière-plan, surtout si l'on a soin de compter à part le trafic local des déchets, eaux-vannes, gadoues, déblais de toutes sortes qui ne dépassent guère la zône d'attraction immédiate de la région parisienne (2 à 3 millions de tonnes ?). Le port de Paris remplit avant tout la fonction d'un centre d'appel de premier ordre, qu'il s'agisse du ravitaillement de l'industrie en houille, en matières premières, en matériaux de construction, ou qu'il s'agisse d'assurer à la population, avec le chauffage, un complément d'aliments. Les arrivages sont très supérieurs aux expéditions, fatalement. Car seuls les matériaux de construction constituent à cet égard une masse vraiment imposante. La plupart des produits débarqués à Paris ou se consomment sur place, ou bien, transformés, acquièrent une valeur qui incline, pour l'exportation, à profiter de la voie ferrée. Ainsi la Seine et le système des canaux noués à la Villette apparaissent comme une voie de première utilité ; voie qui réunit, de l'amont, les produits de régions variées, riches par leurs carrières, par leur agriculture ; voie qui, unique, ouvre un couloir qui draîne, par Le Havre et Rouen, tout le champ immense de la mer. La Basse-Seine, jadis peu active, a pris, dans la vie parisienne, une place prépondérante à tel point que le moindre embarras de ce côté inquiète pouvoirs publics et particuliers, à tel point que l'on considère les progrès de Paris comme liés à ceux de



RAYONNEMENT DES VOIES D'EAU AUTOUR DE PARIS

Fig. 11

la navigation en Basse-Seine. Par ce chemin, par les autres, circulent les bateaux chargés de produits lourds. Houille, matériaux de construction accaparent tout d'abord la plus grande partie du tonnage. Mais les matières premières nécessaires à l'industrie, mais les denrées alimentaires constituent aussi de gros chargements. Certes aujourd'hui, Paris, en temps normal a moins besoin de compter sur la Seine pour se nourrir. Mais il doit toujours se préoccuper de maintenir à sa disposition cette merveilleuse voie qui peut, au besoin, le sauver de la famine.

C'est donc surtout un rôle d'approvisionnement qui revient au port de Paris. Et la Seine, sans qu'il y paraisse beaucoup pour l'observateur superficiel, la Seine — qui est la beauté particulière de Paris — est la route marchande qui lui permet de vivre.

Et cela, par le moyen de petits bateaux dont les géants transportent 1.000 à 1.500 tonnes. Escadre importante de petites unités qui comptait, en 1913, 77.358 navires, dont 50.798 pour la Seine, 13.007 pour le canal de l'Ourcq, 8.627 pour le canal de St-Denis, 7.916 pour le canal St-Martin.

Escadre qui bat, en immense majorité, pavillon français. Et ceci encore distingue Paris des ports maritimes avec lesquels on est tenté de le comparer. Quelques navires anglais, comme ceux qui viennent accoster au port St-Nicolas ; de plus, nombreuses péniches belges. Mais presque tout entière la navigation se trouve en mains françaises. De sorte que le trafic du port de Paris profite par là aussi à la communauté française.

CHAPITRE VI

LA SITUATION DU PORT DE PARIS A LA VEILLE DE LA GUERRE

PLACE DU PORT DE PARIS DANS LA VIE FRANÇAISE

S'il est vrai que la vie même, que les progrès industriels et commerciaux de l'agglomération parisienne dépendent, pour une large part, du trafic fluvial, il apparaît aussi, par voie de conséquence que la vie française, dans son ensemble, en profite, en dépend.

Ce ne sont plus seulement, comme jadis, les environs immédiats de la capitale qui l'approvisionnent ou, à un moindre degré, reçoivent ses produits. L'amélioration des voies navigables, la création et l'amélioration des canaux ont singulièrement étendu le rayon d'action de Paris, sur plus de 400 kilomètres dans tous les sens, ou presque. Si pour l'instant, du côté du Sud-Ouest, l'influence de Paris ne peut point dépasser Orléans, par le Sud-Est, elle atteint jusqu'à Montluçon et Digoin ; à l'Est, on la suit

jusqu'au plateau de Langres et tout le long de la Meuse ; au Nord, on la retrouve à Mons, Béthune ; à l'Ouest, elle touche Abbeville, Dieppe, Le Havre. A l'intérieur de cette zône, les fleuves et canaux sont sillonnés sans cesse par les convois pour ou de Paris et les pays qu'ils traversent doivent ainsi une partie de leur développement au développement même de Paris ; la richesse parisienne reflue sur eux. Paris ne saurait subsister sans eux ; ils ne sauraient prospérer sans Paris. Rouen et Le Havre sont avant tout ses avant-ports ; Béthune, Valenciennes figurent ses caves à charbon ; le Morvan, sa cave à bois ; les plateaux voisins (Beauce, Brie, Valois, Soissonnais) ses greniers, tandis que la grande banlieue constitue la réserve des matériaux de construction en même temps que la fosse à déblais. Il vous souvient peut-être de ces photographies qui, vers 1889, montraient comment, fort loin du Champ de Mars, on pouvait apercevoir le phare de la Tour Eiffel, le rayon de lumière de Paris. Aujourd'hui, loin de la Seine parisienne, sur toute voie navigable, voici la péniche, le bateau qui répète : à Paris, de Paris, dans le bruissement doux des feuilles des lointains peupliers.

Il y a plus. Paris est comme le cœur de toute la France et ses battements s'entendent jusqu'aux frontières les plus éloignées. Capitale politique, capitale intellectuelle et artistique, c'est encore une grande cité industrielle et aussi le centre le plus important pour le rassemblement ou la dispersion des capitaux nécessaires à la vie économique de la Nation. Pour que Paris tienne son rôle de guide, il faut que sa vie soit assurée et c'est à quoi contribuent ses ports si actifs. Dans le rayonnement de Paris sur la France,

l'importance du port n'apparaît pas toujours suffisamment aux regards du spectateur. On saisit plus vite, plus aisément, l'importance de Marseille, porte ouverte sur l'Orient, du Havre, porte ouverte sur l'Amérique, de Dunkerque, grande porte des Flandres et du Nord, de Bordeaux, tourné vers l'Amérique du Sud et l'Afrique. La fonction du port de Paris est autre. Grand port intérieur doté par la Basse-Seine de larges vues sur l'extérieur, il fournit à Paris, à l'agglomération parisienne, une bonne partie de ses moyens de vivre, partant de maintenir sa place dans la vie française. Même, par ses expéditions, il contribue à diffuser les produits transformés, il contribue directement à l'influence parisienne. Sables, houilles, ferrailles, ce ne sont pas seulement des notes pittoresques dans le tableau des quais. Après des transformations nombreuses, toute une série d'adaptations, la fée parisienne fera apparaître l'article de Paris, l'automobile de luxe, jusqu'au livre, expression de la pensée française. Et c'est un peu comme un symbole, ces lignes parallèles des boîtes de bouquinistes entre lesquelles défilent les trains de péniches chargées de produits lourds : matière et esprit réunis sur le cours majestueux de la Seine historique.

D'autre part l'attraction parisienne, en exigeant le développement des transports par eau et leur extension dans une large zône de France contribue, par la concurrence, à diminuer le prix des transports terrestres. Par le fait même que la région parisienne est la mieux desservie en rivières navigables et canaux, elle peut jouer, pour les frets, un rôle de régulateur qui n'est pas sans favoriser l'intérêt général. Rôle d'exemple aussi, pour d'autres régions.

Et le port de Paris est, de beaucoup, le premier port de France, avec ses 16 millions de tonnes marchandises. Si l'on évalue à une soixantaine de millions de tonnes le poids du commerce extérieur total de la France (58 millions en 1911), le trafic de Paris accuse, par comparaison, son importance considérable puisqu'il atteint à peu près le quart de ce total. Dans l'état actuel, il n'est guère possible d'indiquer le poids total du commerce intérieur qui tient tant de place dans le trafic parisien. Mais de toute façon, le port de Paris a un mouvement tel qu'il joue dans la vie fançaise un rôle de premier plan. Il favorise et traduit une large part de la richesse et du travail français. On ne saurait trop y insister : le port de Paris compte pour une grosse somme dans l'activité économique de la France.

Par le fait même, il est loin d'être négligeable au point de vue militaire, surtout dans une France centralisée. Avec sa ceinture de forts nouveaux — à la construction desquels les transports par la Seine n'ont pas peu contribué, — Paris constitue un réduit défensif très important, le dernier obstacle pour qui vient du Nord-Est, un pivot de manœuvre solide, un centre de voies de communication incomparable. Sans doute Paris pris, la France peut encore combattre et trouver la victoire. Mais ce serait la perte d'un centre économique sans pareil, d'un nœud de routes particulièrement important et la reprise de Paris, directe ou par manœuvre de flanc, s'imposerait. Or la Seine, avec ses affluents convergents, est pour beaucoup, à toutes les époques de notre histoire, dans la valeur militaire de Paris. Qu'il s'agisse du ravitaillement de l'énorme agglomération pari-

sienne ou qu'il s'agisse de faire rayonner les produits du centre, la Seine s'offre comme voie indispensable. Et ainsi le port de Paris, au point de vue militaire encore, occupe une place importante dans la vie française.

LES DÉFAUTS. — LES PROJETS

Raison qui ajoute son poids à celui des raisons économiques pour faire souhaiter l'amélioration du port de Paris, la mise en chantiers des projets d'agrandissement, la réalisation rapide d'une réorganisation administrative.

Il apparaît nettement, en 1913, que le port de Paris, résultat d'édifications successives au cours de l'histoire, devrait être l'objet d'un remaniement d'ensemble guidé par la conception des nécessités nouvelles et des possibilités d'avenir.

Tout d'abord, — comme l'avait fort bien montré Maury — il conviendrait de réorganiser, unifier l'administration du port, aujourd'hui trop dispersée entre l'Etat, la Ville et les particuliers. La loi sur l'autonomie des ports maritimes, de 1912, pourrait y pourvoir si on l'étendait à Paris, au port de Paris dans le sens large que nous lui avons donné. Quelques modifications de détail pour adapter le Conseil d'Administration à la situation particulière de ce port intérieur suffiraient à doter enfin notre port de cette unité de direction dont le défaut est si préjudiciable à tout projet. La solution est encore à venir.

Il faudrait, pourtant, une action d'ensemble pour multiplier et répartir les appareils de levage encore

trop faibles souvent et trop peu nombreux ; pour multiplier aussi ou aménager, aux endroits favorables, entrepôts et hangars. Dans Paris même et sa banlieue, les raccordements avec les voies ferrées sont trop rares et l'entente entre chemin de fer et bateau pour des tarifs mixtes n'est guère qu'un espoir. L'encombrement des quais par des usagers peu pressés, l'encombrement du fleuve par des lavoirs ou autres bâtiments, les dangers rencontrés par la navigation au passage des ponts aux arches étroites, au faible tirant d'air, autant de sujets de plaintes incessantes dont la crue de 1910 a prouvé le bien-fondé. C'est à peine si l'on a commencé à reconstruire le Pont Notre-Dame. L'approfondissement du bras de la Monnaie, préconisé par la Commission des inondations de 1910, n'est pas entamé. Des fonds prélevés sur l'emprunt municipal de 1909 ont été votés pour commencer l'agrandissement des bassins de la Villette, devenus insuffisants ; deux bassins nouveaux, raccordés avec les voies de la Compagnie de l'Est seraient creusés, l'un, au point où le canal de l'Ourcq franchit les fortifications, près de la porte d'Allemagne, l'autre à Pantin. Malheureusement on a lié cette question à celle du prolongement du canal de l'Ourcq jusqu'à Abbécourt sur l'Oise et tout demeure à l'état de projet.

Ce canal doublerait l'Oise inférieure et rejoindrait le canal de l'Oise à l'Aisne. Le projet, conçu dès la construction du canal de l'Ourcq (1813), repris en 1841, puis en 1902, se heurte à des objections surtout financières.

Il est urgent, cependant, d'améliorer les communications directes entre les houillières du Nord et Paris. Car le canal de St-Quentin constitue le seul

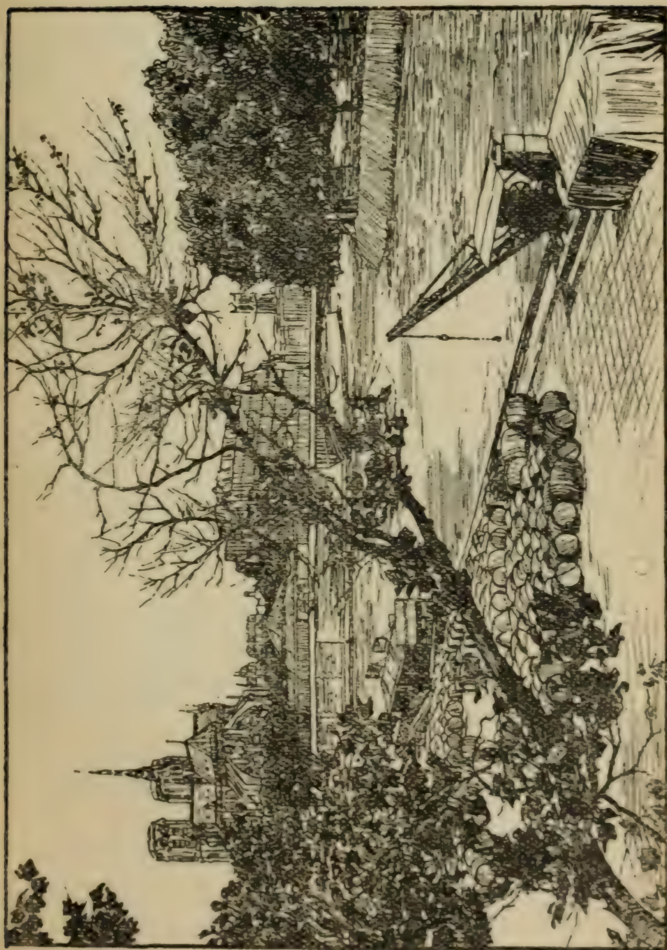


Fig. 12. — Le quai de la Tournelle

couloir où viennent forcément passer tous les bateaux, qu'ils viennent de l'Escaut-Belgique ou de la Sensée-Dunkerque. Il y a encombrement et le tunnel de 6 kilomètres de ce canal impose des passages alternatifs qui ralentissent beaucoup le trafic et augmentent le fret. Pour dégager l'unique exutoire du vaste réseau du Nord, une nouvelle voie était nécessaire, préconisée dès 1878. Le canal du Nord, plus heureux que celui de Soissons (Ourcq) a été commencé en 1907 ; d'Arleux à Noyon il s'étend sur 95 kilomètres, raccourcissant la distance de Dunkerque à Paris de plus de 40 kilomètres et rachetant 24 écluses ; on estime qu'ainsi l'économie réalisée atteindra 1 franc par tonne. Certes il eut été préférable de créer dès maintenant un canal à grande section, accessible à la grosse batellerie moderne. On s'est contenté d'une voie utilisable par les péniches flamandes. Telle quelle, elle rendra de grands services et l'on ne peut qu'en souhaiter l'achèvement rapide.

De même le prolongement du canal d'Orléans — si bizarrement arrêté à Combleux — jusqu'à Orléans même devrait être activé. De ce côté les travaux entrepris sur la Basse-Loire permettent d'espérer le rétablissement, dans l'avenir, d'une liaison Paris-Nantes qui fait gravement défaut encore.

Sur la Haute-Seine, l'Etat projette un approfondissement à 3 m. 20 jusqu'à Corbeil.

C'est surtout du côté de la Basse-Seine que s'est portée l'attention. La crue de 1910, si désastreuse, a fait éclore bien des projets qui visent à la fois à diminuer les dangers d'inondation et à accroître les facilités de navigation. Nous les retrouverons tout à l'heure, lorsque nous envisagerons l'avenir du port

de Paris. Mais le projet modeste qui consiste à abaisser le plan d'eau en abaissant les barrages de Suresnes, Bezons, Marly, en effectuant des dragages, n'est même pas en voie de réalisation ! De sorte que Paris ne dispose toujours, vers l'Ouest, que d'une voie unique, admirable certes, mais qui peut devenir insuffisante et qui, en temps de crue, devient aléatoire. La Basse-Seine, pour suffire au trafic si développé dans cette direction, doit être vite améliorée et son doublement doit être envisagé.

Ainsi, de quelque côté qu'on se tourne, des travaux urgents apparaissent. Le port de Paris a pris une telle extension, en ce qui concerne le mouvement général des marchandises que l'amélioration et parfois le doublement des voies rayonnantes dont il est le centre devient une nécessité pressante, tandis qu'à Paris même des travaux d'aménagement et une complète réorganisation répondraient à des besoins urgents. Et pourtant, sauf le creusement du canal du Nord et la réfection du Pont Notre-Dame, rien encore n'est commencé. Et pourtant Paris est le premier port de France, artère essentielle de la vie parisienne, foyer d'appel toujours plus important.

TROISIÈME PARTIE

LE PORT DE PARIS PENDANT LA GUERRE

CHAPITRE VII

LES TRAVAUX, L'ORGANISATION

Les conditions nouvelles. — Au moment même où, pour de multiples raisons, l'on convenait que le port de Paris devait être réorganisé, aménagé, outillé pour un trafic qui menaçait de dépasser sa capacité, la guerre survint. Rien ne pouvait mieux démontrer le rôle important de la navigation, du commerce fluvial parisien, non seulement pour l'agglomération parisienne, mais encore pour une grande partie de la France. Et certes, si le port de Paris n'avait pas existé, il aurait fallu l'inventer. Sa position centrale dans la région menacée par l'ennemi, révéla pleinement sa valeur. Sans doute Paris, trop proche de la frontière, se trouve menacé et la prise d'un pareil carrefour serait, pour l'ennemi, un appoint formidable, pour la France — faute de liaison entre la Basse-Seine et la Loire — une diminution comparable à celle que subit un amputé. Mais aussi parce que Paris, inviolé, se trouvait près du front de combat qui traversait les voies qui convergent vers la capitale, Paris pouvait prêter un secours remarquable à la

lutte gigantesque, alimenter la bataille et maintenir la vie française.

Rôle difficile, d'une grandeur émouvante, et qui fut rempli.

Par le fait même que l'ennemi occupait le Nord et le Nord-Est du pays, d'Armentières, par Arras, Péronne, Noyon, jusqu'à Reims et au delà, il tenait à la fois ces charbonnages qui approvisionnaient pour la plus large part l'agglomération parisienne et les voies d'eau qui permettaient le transport du charbon, pour ne rappeler que cette marchandise si essentielle à la vie de Paris et de tant de pays français ! C'est la route unique de l'Oise bloquée, le bassin houiller du Nord à peu près complètement fermé.

Il faut donc que, notamment, la houille vienne d'ailleurs, de l'étranger ; il faut trouver une autre voie pour alimenter Paris, et c'est la Basse-Seine, nécessairement, qui assurera ce trafic. C'est par là uniquement que désormais, pendant des années, Paris communiquera avec l'extérieur, avec l'étranger. Voie déjà pourtant encombrée et que devra emprunter une navigation d'une intensité extraordinaire.

Or, pendant la guerre même, dès après la première victoire de la Marne, Paris s'est équipé pour produire, d'abondance, le matériel de guerre. Les conditions naturelles et humaines qui avaient favorisé l'essor de l'industrie, pendant la paix, s'imposaient davantage encore, pendant la guerre. Transformation des usines existantes, création de nouvelles usines, tout concourt à accroître encore la valeur industrielle de l'agglomération parisienne. Il suffit d'avoir vu, par exemple, l'extension des usines Delaunay-Belleville, entre la Double Couronne

de St-Denis et le fort de la Briche, pour s'en rendre compte. Puteaux, Billancourt, Aubervilliers devenaient vite des centres intensifs de production. De sorte que l'agglomération parisienne réclamait davantage et toujours plus, alors que le nombre des voies capables de répondre à cet appel se trouvait fort diminué !

En outre, la raréfaction du matériel de chemin de fer, diminué de 55.000 wagons par l'avance ennemie, accaparé par les nécessités des transports du front, obligeait à recourir de plus en plus à la voie fluviale. Et Paris n'avait pas seulement à recevoir les matières premières, mais encore à expédier ses produits ouvrés et aussi à diriger vers l'intérieur de la France nombre de marchandises, à parer à un transit important.

Si l'industrie du bâtiment chôme — encore faut-il tenir compte des nouveaux établissements industriels — ses matériaux, pour une part, sont réclamés pour les travaux du front. Mais c'est ce chômage qui va produire une baisse considérable dans le mouvement du port.

De sorte que le port de Paris, diminué pour une part d'un gros trafic, doit d'autre part satisfaire à des besoins nouveaux, s'adapter à la guerre.

L'administration. — La durée de la guerre, l'usure du matériel roulant, la nécessité toujours plus pressante d'intensifier les apports de la voie fluviale finirent par imposer, pour le port de Paris, la création d'une direction unique. A partir de 1917, au dessus des organismes divers — et trop multiples — qui ont charge d'administrer le port de Paris, le gouver-

nement, en instituant un chef unique de l'exploitation militaire des voies navigables, réalisa, en partie, cette unité de direction qui serait si profitable et qui est réclamée depuis tant d'années. La réquisition militaire avait déjà valu une certaine uniformité à la navigation.

Diverses mesures furent prises pour assurer, par la Basse-Seine, un service rapide et organisé, pour éviter l'embouteillage et les pertes de temps. Dès le 1er mai 1916 les bureaux de tour d'affrètement (Rouen, Le Havre, Calais, Béthune) permirent de mettre en rapport, pour les transports sur Paris, de façon meilleure, l'offre et la demande. Un tour de remorquage fut établi à Rouen et au Havre, supprimant les recherches individuelles de remorqueurs. Enfin les délais de déchargement et chargement furent surveillés, réduits à 6 jours en avril 1918, à 3 en juin 1918. Déjà, en 1917, il avait été prescrit qu'il fallait débarquer la houille à raison de 200 tonnes par jour, les autres marchandises à raison de 100.

Des vedettes, équipées par la marine de guerre, sillonnèrent le fleuve pour surveiller la navigation, empêcher tout retard.

Le 6 juillet 1918, un service unique d'exploitation de la Seine, de Montereau au Havre, était organisé.

Matériel et personnel. — Une impulsion énergique fut imprimée à tous les organes de la navigation fluviale. Les mariniers pris par l'administration de la guerre furent réclamés et les mises en sursis spéciales, contrôlées par enquêtes et examens sérieux permirent de constituer un personnel qualifié dont le dévouement, d'ailleurs, ne se démentit point. Pi-

lotes, mécaniciens, simples mariniers, ouvriers d'art, constructeurs, toute une armée active de « fluviaux », dès 1915, apparut et permit d'équiper de plus en plus de navires.

La batellerie ne pouvait pas suffire, évidemment, à répondre à toutes les exigences nouvelles, car une partie de la flottille accoutumée aux transports parisiens tomba, dès le début, entre les mains de l'ennemi, soit en Belgique, soit en France même. On récupéra le plus possible l'ancien matériel ; ainsi 17 remorqueurs, bloqués entre Verdun et St-Mihiel furent démontés, amenés jusqu'à la Seine et remontés. Sur 190 chantiers de réparation dont la mobilisation avait entraîné la fermeture, 168 furent réorganisés. Grâce à eux, des milliers de bateaux purent être remis en service. Lors du repli de l'ennemi en 1917, on put encore sauver un peu de matériel jusque là bloqué dans la zône de feu, par exemple sur le canal de l'Oise vers Noyon. Les bateaux de la Compagnie Parisienne, qui naguère, servaient aux voyageurs furent aménagés en remorqueurs et en transports. Tout ce qui pouvait être utilisé le fut.

Mais il fallait plus. Il fallait construire et construire vite. La Seine, même dans Paris, vit surgir sur ses bords des chantiers de construction, au quai de la Conférence par exemple. On en établit en banlieue, à Choisy-le-Roi. Et les « Chantiers de la Loire », à St-Denis, ne chômèrent point. L' « Office national de la Navigation » fut chargé, sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics, d'établir les programmes, de passer les marchés, de répartir et exploiter le matériel. Son œuvre fut féconde et rapide. Et chaque fois que les organisations privées paru-

rent aptes à la continuer, l'Office de la Navigation n'hésita jamais à leur transmettre sa fonction. Plus on connaîtra l'histoire de la guerre, plus on rendra hommage à cette institution. Ainsi furent construits nombre de chalands en béton armé, nombre de remorqueurs en bois ou en acier, de force diverse. Des expériences intéressantes eurent lieu, comme les essais du remorqueur en bois « Fleur des Mers » qu'on munit de 2 moteurs d'aviation Panhard de 230 HP et qui remorqua, à la vitesse de 9 kilomètres à l'heure, 2 péniches de macadam entre Saint-Denis et Conflans (4 septembre 1917). Le programme de construction comprenait, en 1917 : 103 remorqueurs soit en acier, soit en béton armé, 110 chalands dont 108 en ciment armé ; en 1918 : 52 remorqueurs en acier (350 à 500 HP), 88 chalands en tôle. Les chalands en béton armé avaient 45 mètres de long et 57 étaient encore sur cale, en 1919 ; 11 de 70 mètres de long et 1.000 tonnes de capacité avaient été livrés en 1919 ; 5 restaient à construire. C'est toute une flottille, moderne, adaptée aux divers besoins de la navigation, dont la Seine fut ainsi dotée. De sorte que le nombre des remorqueurs circulant sur la Seine, de 124 avant la guerre passe à 218 au 1er janvier 1918. Un effort considérable et fructueux, en ce sens, a été réalisé.

Bien armée, cette flottille devait rendre de précieux services. Elle n'y manqua point. Un service de pilotage organisé dès décembre 1915 pour le parcours Rouen-Paris ; des services de halage établis sur la Haute-Marne ; le pilotage étendu en mars 1916 de Paris à Montereau et, presque en même temps, sur la Marne facilitèrent l'accélération du mouve-

ment. La durée de marche effective des bateaux fut fixée de 6 heures à 19 heures de novembre à mars, de 5 heures à 21 heures en avril-juin, de 4 heures à 21 heures pendant l'été.

On put ainsi obtenir des résultats remarquables. En novembre 1917, un train de six péniches, remorqué, accomplit sans arrêt le trajet de Rouen à Saint-Denis (213 kilomètres) en 2 jours et 7 heures et demie alors qu'en temps ordinaire on doit compter 5 jours. En dépit de la crue de 1918, un train de 5 péniches va de Rouen au quai de Tolbiac en 68 heures (31 décembre 1917-3 janvier 1918). Un transporteur (1.800 tonnes) en février 1918 couvre le trajet Rouen-Saint-Denis en 52 heures seulement.

Accroissement du matériel, utilisation plus judicieuse allaient de pair avec une rapidité plus grande des mouvements. A ce prix, on put remédier à la crise que la guerre imposait à la navigation parisienne.

Les travaux d'aménagement ; l'outillage. — En même temps il fallut perfectionner l'aménagement du port, son outillage, apporter aux voies d'accès des améliorations immédiates. Il n'y avait pas loisir d'amorcer quelqu'un de ces grands projets que depuis tant d'années tant d'écrits avaient préconisés ; mais on agit et l'on courut au plus pressé, pour le plus grand bien de la navigation et du port lui-même. La guerre obligeait à sortir, vite, de cette trop longue période de délibérations, de discussions qui demeuraient vaines.

Sur la Basse-Seine, des dragages incessants maintinrent le chenal, entre Paris et Rouen, et même

améliorèrent son tracé. La Marne inférieure fut draguée aussi de façon qu'en 1917 les bateaux calant 2 m. 20 purent naviguer entre Charenton et Créteil au lieu d'emprunter le canal de St-Maurice.

On entreprit aussi la réfection des ponts dont la masse constituait un danger au moment des crues ou dont le tirant d'air était trop faible. C'est ainsi que, sans arrêter la navigation, le pont en maçonnerie des Andelys fut remplacé par un pont suspendu ; la travée centrale des ponts de Treil et Meulan fut élargie et surélevée de 1 à 2 mètres. A Paris même, les travaux de reconstruction du pont Notre-Dame étaient continués.

L'aménagement des points d'accostage n'était pas moins nécessaire. Le raccordement si désiré entre la gare d'eau et la voie ferrée se trouva heureusement multiplié. En 1917 étaient assurés les raccordements suivants : avec l'Orléans : Athis-Mons, Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Triage, Ivry, Austerlitz, Choisy-le-Roi ; avec la voie P.-L.-M., Athis-Mons, Villeneuve-Triage, Bonneuil, Charenton ; avec l'Est, Villeneuve-Triage, Bonneuil, Mauvin, Aubervilliers ; avec l'Etat, Javel ; avec le Nord : Mauvin, Aubervilliers, St-Ouen, Gennevilliers, pour ne parler que de la région proprement parisienne. Travail important qui prouva réellement la valeur de ces raccordements tant réclamés.

Des améliorations sérieuses profitèrent à nombre de ports et des créations heureuses augmentent le rendement du port de Paris, des ports de la région parisienne. Du côté de l'aval, on créa le port de raccordement de Conflans fin d'Oise, construit par l'armée, notamment pour le transbordement du ma-

cadam nécessaire aux travaux du front et aussi pour le transbordement et le classement des aciers. A Mantes, déjà, le raccordement entre la Seine et la ligne de l'Etat était assuré. En 1918, nouveau raccordement à Grigny, avec confection d'un quai capable de recevoir 8 péniches et doté de 4 kilomètres de rails. Gennevilliers s'aménage en port de transbordement. Dans Paris même, le port de Javel, qui offrait déjà des facilités d'accès et de transbordement, à portée d'une région aux nombreuses usines, devient l'objet de travaux relativement considérables. Le terre-plein et les rails sont allongés de 180 mètres. Vers l'amont, mêmes efforts bienfaisants : allongement du port d'Ivry ; améliorations à Villeneuve-le-Roi où s'établit un parc à charbons, à Villeneuve-Triage ; sur la Marne, élargissement du bief St-Maurice-Alfort avec estacades en béton armé en amont de l'écluse St-Maurice. De ce côté, une transformation très importante eut pour point de départ la création du port de Bonneuil, grand port d'échange entre la Seine et le chemin de fer de l'Est, établi tout d'abord pour les besoins de l'armée, à 20 kilomètres en amont de Paris. Bonneuil, inexistant en 1913, prenait pour sa part un trafic de 497.600 tonnes de marchandises en 1917 ; grâce à un mouillage porté à 3 mètres, à la réfection de l'écluse de Créteil, travaux effectués sans causer aucun arrêt à la navigation, les bateaux de 55 mètres de long et 8 de large purent arriver à Bonneuil. Liaison de premier ordre obtenue ainsi entre la Basse-Seine, Paris et nos riches régions de l'Est. Ainsi une partie au moins des améliorations que réclamaient avant la guerre tous ceux qui, à quelque titre que ce fût

s'occupaient du port de Paris, se trouva réalisée.

Nécessairement l'outillage dut se multiplier, se perfectionner, d'autant que la main-d'œuvre, ici comme dans les autres ports, ne se recrutaient pas aisément, du moins la main-d'œuvre expérimentée. A Paris et sur la Basse-Seine, 121 grues à vapeur ou électriques nouvelles furent installées. En aval, 17 « ducs d'Albe » ou postes d'amarrages s'offrirent aux péniches, en amont de la dérivation, près du barrage de Poses. A Mantes, on construit 3 estacades, 4 « ducs d'Albe », 12 poteaux d'amarrage ; en amont, l'écluse de Charenton est dotée d'un cabestan électrique, grâce à l' « Office National de Navigation » ; à Bonneuil s'édifient 10 grues « Brown Heist », se fonde tout un système de « trolleys-bogies » avec palans pour le débarquement des voies de 0 m. 60 et autres marchandises.

Enfin, la Basse-Seine est éclairée de façon à permettre la navigation de nuit : jalonnement par feux de rive, éclairage électrique des écluses et arches et aussi des ports comme Javel et Bonneuil. De Rouen jusqu'à Bougival au moins, on peut naviguer sans arrêt (la navigation de nuit a cessé en juin 1919).

Tous ces travaux, bien conçus, bien dirigés, apparaîtront d'autant plus remarquables que, pour les mener à bien, il y avait plus de difficultés à recruter la main-d'œuvre, à obtenir les matériaux nécessaires, d'autant plus aussi qu'il fallut s'ingénier pour trouver le moyen de les mener à bien sans interrompre le trafic fluvial. En ce sens, comme à tant d'autres points de vue, Paris a su, pendant la guerre, maintenir et rehausser encore sa glorieuse renommée. Car il convient d'ajouter que ni les attaques d'avions ni

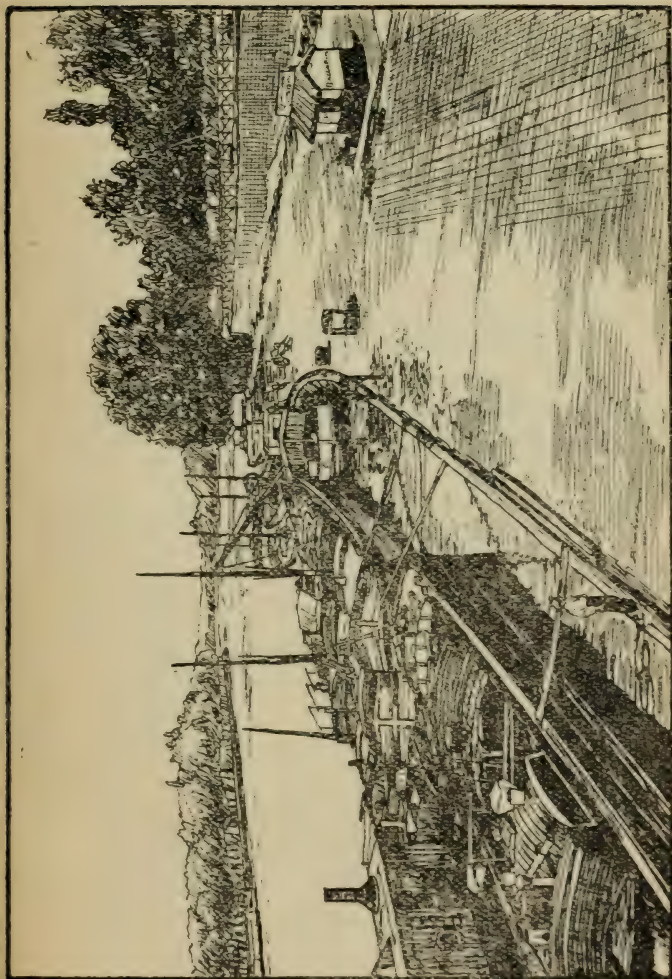


Fig. 13. — Le port de Boulogne-sur-Seine

les tirs des « Berthas » ne réussirent à arrêter un instant travaux et trafic. Des péniches furent atteintes sur le canal de l'Ourcq lors du raid d'avions des 30-31 janvier 1916 ; une autre fut touchée par un obus quai de l'Oise le 16 mars ; la Seine et ses abords reçurent de nombreux projectiles. Par bonheur aucun n'endommagea gravement les ports ; La Villette fut touchée plus sérieusement. Pas plus là qu'ailleurs, l'ennemi n'eut raison de la vaillance et de l'espoir des nôtres.

Et ainsi, à force de décision réfléchie, de labeur opiniâtre, le port de Paris se trouva à même de remplir son rôle nouveau, la Seine put suppléer aux voies du Nord et le cœur de la France connut une vie plus active que jamais.

CHAPITRE VIII

LE TRAFIC

LE MOUVEMENT GÉNÉRAL

Que la guerre ait apporté dans le trafic du port de Paris des changements importants, rien de moins imprévu. L'arrêt des constructions, la nécessité de demander plus d'efforts à la Basse-Seine, directions ou nature se sont trouvées transformées.

Trafic total. — Le total a considérablement diminué. Paris ne pouvait pas, comme nos ports maritimes, bénéficier d'un accroissement de tonnage dû aux apports de l'étranger. Dès 1915, on ne trouve plus, au mouvement total des marchandises, que 8.230.000 tonnes, 9.000.000 en 1916, 8.800.000 en 1917 et 9.500.000 pour 1918. La chute est considérable, si l'on songe que ce dernier chiffre ne dépasse guère que d'un million la moitié du total atteint en 1913 ! Paris a été profondément atteint par les effets de la crise mondiale et tandis que d'autres ports — tel Rouen — enflaient leur chiffres, celui-ci maintenait les siens à peine à la hauteur de ceux enregistrés une vingtaine d'années auparavant.

D'où provient cette diminution brusque et forte ?

Arrivages et expéditions. — La baisse apparaît fort nette pour les arrivages. Leur nombre total n'est plus que ce qu'il était aux environs de l'année 1900, presque moitié moins qu'en 1913, puisqu'il est seulement de 6.300.000 tonnes en 1915, 7.250.000 en 1917, 7.699.000 en 1918. Tel quel, il constitue la majeure partie du trafic et, en ce sens, les caractères du port de Paris restent les mêmes qu'avant la guerre : port d'importation plutôt que d'exportation. Il semble qu'il s'accuse plutôt davantage puisque la proportion des arrivages dans le total du trafic atteint 71 % en 1915 et 81 % en 1918. Paris a continué à réclamer beaucoup plus qu'il n'offrait. Car on ne compte au départ que 1.800.000 tonnes en 1915, 1.600.000 en 1918 (contre plus de 4.000.000 en 1913). La baisse a donc atteint aussi les expéditions, peut-être plus encore que les arrivages. La suppression d'une partie des voies de communication par l'occupation ennemie des régions du Nord et du Nord-Est en est une cause certaine.

Courants d'apport. — Et cette suppression momentanée d'une partie du réseau parisien a contribué à modifier la valeur des courants principaux du trafic noué à Paris.

L'apport de la Basse-Seine devint vite le plus important de tous, de beaucoup. De 3.180.000 tonnes avant la guerre, il passe à 5.460.000 en 1917, 5.900.000 en 1918. Il faut en effet que par cette voie arrivent les produits qui jadis provenaient du Nord. L'Oise qui se plaçait au 2e rang des voies d'aval, voit son trafic réduit à presque rien : 2.700.000 tonnes en 1913, seu-

lement 28.000 en 1917, 31.000 en 1918 ! On saisit bien ainsi l'importance de cette voie pour la vie de Paris, les désastreux effets de son occupation et de sa destruction par l'ennemi. En fait, pendant la guerre, l'Oise ne compte plus, pour ainsi dire et demeure bloquée. C'est avec raison qu'aussitôt la victoire gagnée et même dès l'avance de nos troupes, la réparation des voies embranchées sur l'Oise fut poussée avec une activité particulièrement énergique.

Pour les courants d'amont, dans toutes les directions, diminution importante : en tout 1.760.000 tonnes au lieu des 5.200.000 d'avant-guerre ! La Marne est particulièrement touchée, nos relations avec l'Est se trouvant plus restreintes, 130.000 tonnes seulement (au lieu de 680.000) ; le canal de l'Ourcq est un peu moins affecté : 200.000 tonnes contre 700.000. L'Yonne, reliée à la Saône, au Rhône, souffre moins, naturellement et si elle n'apporte plus 160.000 tonnes, elle en donne encore 120.000. En revanche, la Haute-Seine et la Loire ont vu baisser leur trafic de plus de moitié : 1.300.000 tonnes environ au lieu de 3.700.000.

De sorte que, durant la guerre, c'est encore le trafic d'aval qui a prédominé comme il prédominait depuis longtemps auparavant, mais grâce uniquement à la Basse-Seine. Et du côté de l'amont, la direction Haute-Seine-Loire a conservé son importance de jadis.

Courants d'expédition. — En ce qui concerne les expéditions, baisse constatée partout sauf pour la Marne qui joua le rôle d'une voie de premier ordre

pour le ravitaillement du front : 44.000 tonnes en 1913 (60.000 en 1912), 68.000 en 1917, 73.000 en 1918. Mais l'Yonne (95.000 contre 100.000), l'Ourcq (289.000 contre 595.000), la Haute-Seine (600.000 contre 2.800.000) ont un trafic très diminué, malgré un relèvement sérieux en 1918 (Yonne : 51.000 en 1917). Au total, les expéditions vers l'amont, qui semblent vouloir s'accroître, ne comptent que 1.173.000 tonnes (3.570.000 en 1913). Vers l'aval, 680.900 tonnes seulement, au lieu de 1.200.000, dont 47.900 constituent toute la part de l'Oise !

Dès lors, si, pour chaque voie, l'on fait le compte global des arrivages et des expéditions, il apparaît que la hiérarchie de 1913 subit quelques modifications. Comme on pouvait s'y attendre, c'est la Basse-Seine, en 1918, qui vient en tête, changeant de rang avec la Haute-Seine ; celle-ci avec 1.900.000 tonnes, celle-là avec le chiffre imposant de 6.500.000 tonnes. L'Ourcq obtient la 3e place, avec 500.000 tonnes, l'Yonne ensuite accuse 220.000 tonnes. Marne et Oise occupent les dernières places, la Marne avec 200.000 tonnes, l'Oise avec seulement 79.000 tonnes. Au demeurant, la Seine garde sa valeur particulière, vrai aliment du port de Paris, tandis que l'Oise, la plus affectée par la guerre, subit une sorte de léthargie, momentanée d'ailleurs.

LES MARCHANDISES

A l'importation. — Et ces changements mêmes, en dehors de la diminution générale du trafic, laissent soupçonner des modifications sérieuses dans la na-

ture des marchandises transportées, au moins quant à leur importance relative.

Houille. — A l'arrivée, c'est encore la houille qui constitue la masse principale des marchandises. Paris a toujours besoin de chauffage, de lumière, de force motrice et les besoins des usines de fabrication compensent, en ce sens, les restrictions imposées par la guerre à la lumière, aux transports. C'est encore près de 4 millions de tonnes que les péniches déversent sur les terre-pleins parisiens (3.900.000 en 1918). La diminution totale par rapport à 1913 est donc faible. Sans doute l'Oise n'amène plus guère les charbons du Nord (300 tonnes en 1918) ; mais la Basse-Seine transporte un surcroît de houilles étrangères, anglaises surtout. Et c'est la houille qui, pour une large part, a accru le trafic de cette voie pendant la guerre (3.800.000 tonnes), c'est pour l'arrivage sûr et rapide de ce produit précieux surtout que l'autorité militaire s'est efforcée d'améliorer les conditions de navigation et de déchargement sur la Seine aval. Les résultats sont probants. La voie d'eau apporte ainsi sinon les deux tiers, du moins, d'ordinaire, beaucoup plus de la moitié du charbon destiné à Paris, le reste venant par voie ferrée. L'utilité de la voie d'eau s'est manifestée plus vivement que jamais pendant la guerre.

Bois. — Mais la disette de charbon (mines ruinées, épuisement des stocks, diminution de rendement) a paru bientôt menaçante sur le marché mondial, eu égard aux demandes sans cesse accrues. Pour le chauffage particulier, notamment, il a fallu recourir à d'autres moyens. C'est ainsi qu'un des articles les plus an-

ciens du trafic parisien, dès longtemps fort réduit dans la nomenclature des transports, a trouvé un regain de vie. Le bois de chauffage qui n'entrait en ligne de compte que pour 64.000 tonnes en 1913, composait un tonnage de 114.000 en 1918, dont 69.000 venues par la Haute-Seine, 31.000 par l'Yonne. Par contre, bois d'œuvre, bois de construction sont bien moins demandés, moitié moins (100.000 tonnes) qu'ils ne l'étaient jadis.

Matériaux de construction. — C'est l'indice de la diminution fatale et considérable d'une industrie parisienne qui comptait parmi les plus prospères et les plus riches, parmi celles qui fournissaient aux fleuves l'occasion d'un trafic occupait la première place dans les arrivages. Les 5 millions de tonnes qui, en 1913, formaient l'énorme bloc de plâtres, pierres, sables, de tous les matériaux de construction arrivés par eau, les voici réduits à 1 million ! Certes, cette diminution est une cause majeure de la baisse du trafic total. Si l'on construit des usines, des bâtisses légères, on a arrêté, réduit au minimum les grands travaux et l'industrie du bâtiment s'est fort restreinte. Nombreuses encore, en 1919, sont à Paris les maisons inachevées ; nombreux les chantiers abandonnés et la hausse des prix entrave une rapide résurrection. Quoi qu'il en soit, les matériaux sont toujours produits surtout par les régions de l'amont et c'est la Haute-Seine (7 à 800.000 tonnes) qui détient la première place.

Denrées alimentaires. — Par contre, étant donné l'encombrement, l'usure, la pénurie du matériel roulant, il a fallu demander à la voie d'eau de secourir

davantage le chemin de fer pour le ravitaillement en vivres de la population parisienne. De ce fait encore l'un des commerces essentiels des cours d'eau parisiens sous l'Ancien Régime a subi une recrudescence d'ailleurs prévue — notamment par M. Maury — pour les périodes de crise. Tandis qu'en 1913, les denrées alimentaires occupaient seulement 6 % du mouvement total des arrivages, la proportion montait à 10 % en 1917 et se maintenait encore à 9 % en 1918. L'augmentation absolue n'existe que pour 1917 (770.000 tonnes), car en 1918, on a moins de 700.000 tonnes. Car si le tonnage des céréales a augmenté, celui des boissons a beaucoup diminué et celui des sucres, poissons, etc..., a subi des oscillations notables. Il n'en reste pas moins que ce n'est pas de ce côté qu'il faut chercher une cause de l'affaiblissement du trafic total de Paris. Bien plutôt la part de ces articles se présente en augmentation. Pour les céréales, c'est encore par la Basse-Seine (apports étrangers) que se livrent les stocks les plus importants ; toutefois la Haute-Seine a bien accru sa part et l'ancienne demande à l'amont, jadis unique, présente plus d'intensité. Paris concentre ses forces et redevient davantage tributaire des pays immédiatement voisins. Dans le même ordre d'idées, pour les vins, spiritueux, boissons diverses, tout en conservant le 1er rang, la Basse-Seine n'a plus la supériorité écrasante de jadis ; Yonne et Haute-Seine fournissent plus et la diminution totale semble bien provenir ici, précisément, d'un moindre apport de la Basse-Seine. Pour les sucres, au contraire, elle garde tous ses avantages tandis que la ruine de nos sucreries du Nord et du Nord-Est réduit à rien l'apport de l'Oise.

Matières industrielles. — Les matières nécessaires à l'industrie (minerais, fontes, ferrailles) très demandées par les fabrications de guerre ont augmenté leur apport : 253.000 tonnes en 1913, 400.000 en 1917, 579.000 en 1918. La principale voie employée est encore la Basse-Seine, avec un accroissement notable, puis vient la Haute-Seine tandis que l'Oise perd beaucoup encore ici.

Augmentation encore pour les produits industriels (savons, tissus, chiffons, etc.) qui passent de 340.000 en 1913 à 400.000 en 1917 et 570.000 en 1918. Les industries parisiennes réclament davantage ces produits, matières premières ou semi-ouvrées, toujours provenant par grosses masses de la Basse-Seine. De même les machines et métaux ouvrés (100.000 tonnes, contre 300.000 environ avant la guerre).

Engrais. — Quant aux engrais, gadoues, déblais, les produits classés sous cette rubrique ont diminué de moitié.

Ainsi Paris, tout en recevant une quantité presque semblable de houille, a reçu plus de denrées alimentaires et de produits industriels. Mais la baisse atteint de façon remarquable les matériaux de construction et c'est à cette cause surtout qu'est due la diminution des arrivages dans leur ensemble.

A l'exportation. — Au départ de Paris, c'est encore la diminution des matériaux de construction et des déblais qui apparaît comme la cause principale du déficit des expéditions par rapport au total d'avant-guerre.

Engrais, houille. — A cette époque encore, la rubrique engrais compte parmi les plus fournies avec 430.000 tonnes ; mais c'est une diminution de près de 50 % par rapport au temps de paix. Et le premier rang revient à la houille dont les 462.000 tonnes se dirigent en majeure partie vers la Basse-Seine (banlieue) ou la Haute-Seine. Paris distribue, plus qu'autrefois, le précieux combustible. Le bureau central des charbons fait expédier de Rouen par Paris, jusqu'au canal du Loing 3.000 tonnes de houille par mois, pour le Berry, en 1917. C'est une des rares rubriques qui présentent une augmentation par rapport à 1913.

Machines, métaux. — En augmentation aussi les machines et métaux ouvrés (34.000 tonnes au lieu de 2.000) dirigés surtout vers la Haute-Seine et qui exprimeront le travail intense de l'industrie parisienne pendant la guerre. De même les minerais, ferrailles, fontes qui répartissent 210.000 tonnes (contre 100.000) entre la Haute-Seine surtout, la Basse-Seine et autres voies d'eau.

Dans tous les autres compartiments, on constate au contraire un fléchissement plus ou moins considérable.

Denrées alimentaires. — En ce qui concerne les denrées alimentaires, guère de changements, plutôt baisse surtout pour le sucre, en forte diminution. Au total 82.000 tonnes contre 1.400.000 en 1913.

Produits industriels. — Diminution encore s'il s'agit des produits industriels (savons, tissus, droguerie, etc.) qui ne comptent plus que pour 117.000 tonnes

réparties à peu près également entre Haute, Basse-Seine et Yonne au lieu de 133.000.

Bois. — De même pour les bois d'œuvre et de construction : 15.000 tonnes au lieu de 35.000.

Matériaux de construction. — Mais c'est surtout lorsqu'il s'agit des matériaux de construction que le déficit se révèle énorme. Au lieu de 3.299.000 tonnes chiffrées en 1913, ce ne sont plus que 417.000 tonnes ! L'Oise ne transporte plus guère les plâtres vers le Nord et la Haute-Seine ne voit plus passer ces péniches nombreuses chargées de scories, de déblais, déchets des grands travaux parisiens ! Sur la Haute-Seine, on ne compte plus que 218.000 tonnes au lieu de 2.300.000 !

Ainsi, à l'exportation comme à l'importation, le principal fléchissement provient de la diminution vraiment formidable du trafic des matériaux de construction et des déblais.

La guerre, en arrêtant les grands travaux de construction, a fortement diminué le trafic du port de Paris. C'est par millions de tonnes que, du même coup, se solde le déficit du mouvement, aussi bien au départ qu'à l'arrivée. Et si le ravitaillement de Paris en vivres et matériaux nécessaires à l'industrie a causé un accroissement certain dans l'apport de ces produits ; si des rubriques, depuis longtemps peu alimentées, ont repris quelque vigueur, l'ensemble du trafic cependant conserve sensiblement les mêmes caractères. La guerre n'a pas apporté de modification profonde qui semble durable. Mais elle a prouvé la complexité du rôle de ce port, la permanence des conditions naturelles qui firent jadis, au début, sa valeur,

l'importance que peut prendre dans le commerce général, la teinte industrielle. Elle a manifesté aussi le bienfait de certains travaux et d'une organisation plus une.

Pour Paris, plus que pour tant d'autres ports, la guerre détermina une crise grave. Les facilités d'adaptation du réseau parisien et l'énergie de tous ont permis de la traverser sans trop de dommages, sans rien compromettre pour l'avenir. Même réduit à 9 millions de tonnes, Paris vient encore au second rang des ports français, immédiatement après Rouen (10 millions), bien avant Le Havre (5.980.000). Une fois de plus murmure, à travers la « grand'ville » la vieille formule : « *Fluctuat, nec mergitur.* »

Nota : Le fleuve a joué son rôle dans la bataille. Dès septembre 1914' des péniches aménagées amenaient, de Nancy à Paris, un convoi de 40 blessés. En juillet-août 1915, plus de 4.000 blessés ont été transportés ainsi de la Marne à Paris.

QUATRIÈME PARTIE

L'AVENIR DU PORT DE PARIS

CHAPITRE IX

L'AVENIR DU PORT DE PARIS
ESPOIRS ET PROJETS

Conditions actuelles. Espoirs. — Tandis qu'en d'autres ports, la guerre une fois terminée, les conditions normales tendaient à se rétablir assez vite, il n'en était pas de même pour Paris. Le port de Paris a dû continuer à parer au déficit des voies de communication détruites par l'ennemi dans la région du Nord.

Mais l'œuvre de reconstruction a été entreprise et menée avec énergie. Déjà en mars 1919, la navigation par l'Oise pouvait s'effectuer de Paris à Chauny ; la liaison Dunkerque-Lille était rétablie ; le canal de la Marne au Rhin s'ouvrait de nouveau au trafic. Œuvre déjà considérable si l'on songe qu'il s'agit de reconstruire 450 ponts dont 140 métalliques, 145 écluses, 2 barrages régulateurs, de réparer les souterrains du canal de St-Quentin, de remettre en état les cuvettes abîmées par le combat ou la sape ennemie, de rétablir partout l'outillage détruit ou calé. En octobre 1919 la circulation normale était rétablie entre Béthune

et Paris ; des tracteurs à essence s'installaient sur la Marne, sur l'Oise ; le halage électrique allait fonctionner bientôt dans le souterrain de Riqueval (ligne de Béthune à Paris). En somme la liaison pouvait être considérée comme rétablie avec le Nord et l'Est. Des péniches belges recommencent à circuler et la grande voie naturelle de l'Oise, si utile au port de Paris et à l'agglomération parisienne, reprend vite sa valeur.

Cette valeur ne sera complètement recouvrée que lorsque nos mines et industries du Nord, si odieusement et systématiquement ruinées, auront été remises en état de bon fonctionnement. Mais de ce côté aussi, un gros effort déjà a été fourni et la situation ne peut que s'améliorer chaque jour.

Une fois la reconstruction achevée, il est certain que cette branche du réseau parisien reprendra toute son activité.

Ce n'est pas à dire que la situation du port de Paris se retrouvera telle qu'avant la guerre. Des conditions nouvelles sont apparues dont il importe de tenir compte.

L'appel de Paris semble devoir se manifester davantage encore. Le brusque développement imposé par la guerre aux établissements industriels de Paris même et de la banlieue est un phénomène économique qui continuera à influer sur le trafic fluvial. Leur adaptation à la production pacifique s'est réalisée et la demande de charbon et de matières premières ne risque guère de diminuer, tant s'en faut. Et ainsi il n'est guère probable que la reprise des communications entre Paris et le Nord amène une grosse diminution du trafic de la Basse-Seine. D'autre

part il est à prévoir que bientôt l'industrie du bâtiment, entravée par la guerre et la crise conséquente, reprendra son essor. Bien qu'on n'ait pas encore de statistiques sûres, il semble bien que la population de l'agglomération parisienne a encore augmenté. Il faudra bâtir et un appel nouveau sera fait au trafic de l'amont. De l'amont, d'ailleurs, partent des matériaux pour la remise en valeur de nos régions libérées. Le mouvement d'exportation du port de Paris ne peut manquer de s'en ressentir. Et l'enlèvement des déblais provenant de la démolition des fortifications formera encore un appoint important. Voilà aussi que de la France de l'Est, enfin rétablie dans son intégrité, peuvent arriver minerais, charbons, engrais, tout un courant nouveau capable de profiter à Paris et de rendre au trafic d'amont une importance que le développement du trafic d'aval, comme on sait, avait un peu diminuée.

Les conditions nouvelles imposées à la vie économique de l'Europe centrale et occidentale tendent à dériver vers l'ouest, vers la France, une partie du trafic que, parfois, artificiellement, les Empires centraux maintenaient sur la transversale Méditerranée-mer du Nord. Nos ports maritimes de l'Atlantique s'en préoccupent. Paris, pour une part, peut en tirer profit, se trouvant sur la grande voie directe d'Angleterre en Suisse. Il est fort possible que le commerce de transit, jadis relativement minime dans le mouvement général du port de Paris s'enfle bientôt davantage. Désormais nos voies d'eau atteignent directement, en territoire national, la grande voie du Rhin. Le réseau dont Paris est le centre voit son domaine accru et singulièrement enrichi.

De quelque côté qu'on s'oriente, il apparaît ainsi, sans rien vouloir exagérer, que le port de Paris doit connaître non pas seulement sa prospérité d'avant-guerre, mais encore un développement certain de son trafic. Par le rétablissement des communications que la guerre avait interrompues, par l'ampleur plus considérable de l'appel de Paris, par la constitution de trafics nouveaux, Paris a bon espoir de demeurer, dans le progrès général, premier port de France.

Nécessité d'une réorganisation administrative. — A condition que des travaux, des réformes soient accomplis, ce qui s'imposait en 1913 s'impose encore en 1919, car les circonstances naturelles — telle l'inondation possible — car les circonstances économiques — telle la nécessité d'une organisation meilleure — demeurent les mêmes. Et il faut tenir compte des circonstances nouvelles : accroissement des industries parisiennes, importance prise par la route de l'Est, tout au moins.

Au premier chef, il est souhaitable qu'à bref délai soit enfin résolue une réorganisation administrative qui vaille au port de Paris l'unité de direction et de responsabilité. Il est souhaitable que tout ce qui concerne l'aménagement du port, l'outillage, la navigation aboutisse à une administration unique capable de dominer les ensembles, de distribuer chaque détail sur le plan nécessaire, capable de proposer et d'agir. La guerre a suffisamment démontré l'utilité d'une organisation centralisée, ce qui ne veut pas dire la mort des initiatives individuelles, des entreprises libres, mais doit signifier au contraire l'appel à ces éléments indispensables de prospérité et de progrès.

La loi de 1912 sur l'autonomie des ports peut servir de base sérieuse à l'élaboration d'une formule heureuse, à condition que l'on n'oublie point que le port de Paris se trouve jouer un rôle spécial et qu'une adaptation particulière s'impose. Il n'entre pas dans le cadre de cette étude rapide de discuter ou proposer, même sommairement, une formule de réforme. Il suffit d'attirer l'attention sur ce point, de rappeler que confier aux mêmes techniciens le service des eaux potables, des égoûts et de la navigation ne semble pas un errement à continuer ; que d'autre part, les services compétents — mais impuissants, ne cessent de se plaindre de l'accaparement des quais de la Seine par des usagers parfois peu soucieux de l'intérêt général.

Et, par la même, il faudra bien aussi que soient déterminées plus précisément, plus uniformément, les limites mêmes du port de Paris. Celles que nous avons cru devoir adopter ici, à l'exemple de Maury et des services de la Ville, il semble bien que désormais il faudrait les étendre encore, puisqu'aussi bien l'agglomération parisienne ne cesse pas de s'étendre. Il est fatal que le port de Paris se développe par la périphérie. Géographiquement, c'est aux environs de Meaux sur la Marne, de Corbeil sur la Seine, du confluent de l'Oise en amont qu'il faut placer les bornes de l'attraction immédiate exercée par le port de Paris. Si large que puisse paraître ce rayon d'action, il ne saurait dépasser la capacité de nos administrateurs, étant entendu que toutes subdivisions possibles — et logiques — seraient introduites, adaptées notamment aux limites actuelles de nos administrations financières. Il ne s'agit que d'une centralisa-

tion d'ordre général, que les faits semblent imposer et qui permette de larges vues d'ensemble dignes à la fois d'un port tel que Paris et des compétences trop souvent encore tenues en lisières par des habitudes désuètes que peut seule expliquer la formation historique, progressive, du port de Paris.

Au demeurant, quelque solution qu'on adopte, il conviendra toujours, pour faire œuvre utile, de se hâter vers l'unité de direction, plus ou moins étendue tant pour mener à bien les projets anciens dont la réalisation est commencée que pour établir, à l'avenir, les plans à exécuter.

Les travaux en cours adoptés. — Les désastres de 1910, en obligeant à se préoccuper d'éviter à Paris les crues dangereuses, attirèrent à nouveau l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité d'aménager le port, d'améliorer les conditions de la navigation et du trafic. La commission nommée alors pour étudier les solutions proposées au problème, en quelques mois établit un programme minimum : 1° Elargissement du bras sud de la Seine, bras de la Cité ; 2° Abaissement du plan d'eau par un approfondissement du lit du fleuve entre Suresnes et Bougival ; 3° Canal de dérivation d'Annet à Epinay, jonction directe de la Marne à la Seine. En même temps, on préconisait la reconstruction d'un certain nombre de ponts dans Paris. En ce qui concerne l'élargissement du bras de la Cité, vers l'écluse de la Monnaie, il s'agirait de refaire le quai de Montebello et les voies souterraines qui relient Austerlitz à Orsay. Le Sénat a adopté, le 12 juillet 1917, le projet de loi qui vise ces travaux. On pourrait porter ainsi de 100

à 157 mètres la largeur du bras de la Monnaie et obtenir, pour une crue analogue à celle de 1910, un abaissement de niveau de 0 m. 43 au pont Sully. La navigation en serait facilitée d'autant, surtout si l'on supprimait les bateaux-lavoirs qui encombrent encore cette partie du fleuve parisien. Les travaux n'étaient pas commencés en juillet 1919.

A la même date du 12 juillet 1917, le Sénat a adopté encore le projet d'approfondissement de la Seine entre Suresnes et Bougival. On voudrait obtenir un mouillage de 4 m. 50 jusqu'à la Marne. Le barrage de Marly serait reconstruit, celui de Bezons serait remplacé par un autre, dit de Bougival ; en aval, de grandes vannes à manœuvre électrique permettraient des opérations rapides. Mais sur ce point encore, on est dans l'attente. Le retard est dû sans doute à ce que les devis présentés seront notablement dépassés par suite de la hausse récente et rapide des salaires et des matières premières.

Il n'est pas moins urgent de continuer la réfection d'une partie des ponts de Paris ; celui de l'Archevêché, le Pont au Double, le Petit Pont seraient reconstruits de façon à donner plus d'espace, en largeur et en hauteur, à la navigation et à permettre l'approfondissement désiré ; les ponts St-Michel, du Change, d'Arcole, St-Louis, d'Austerlitz, de Bercy, verraient leurs fondations consolidées. Car l'approfondissement risque de déchausser les soubasements des piles. Travaux nécessaires, adoptés en principe. Pour l'instant seul, le Pont Notre-Dame a été reconstruit et inauguré en 1919 ; pour celui de l'Archevêché les travaux sont commencés.

On prévoyait que, ces travaux une fois accomplis,

le niveau d'une crue égale à celle de 1910 serait diminué dans Paris de 0 m. 40 à 0 m. 50, chiffre déjà appréciable.

Mais on ne saurait, dans Paris, trop approfondir le fleuve sous peine d'avoir à consolider les fondations des quais, à raccorder les égoûts, etc... Entreprise longue et coûteuse. Déjà, le projet de surélever les quais aux points les plus menacés risque de faire perdre aux terre-pleins, jusqu'ici facilement raccordés avec la voie publique, leur avantage.

Canal de dérivation de la Marne. — Aussi, bien que classé en 2e urgence par la Commission de 1910, le projet d'un canal de dérivation rencontre-t-il de plus en plus d'adhésions. La réalisation ne coûterait pas loin de 300 millions de francs, s'il ne les dépassait même. Mais ce serait une œuvre très bienfaisante. Coûterait-elle le double qu'elle serait encore souhaitable. Jadis sans doute les eaux venues de l'est ont suivi cette voie au nord de Paris actuel ; entre la Marne et l'Oise, en effet, toute une série de vallées tapissées d'alluvions expriment, sur les cartes géologiques, cette ancienne liaison. Ici, comme en tant d'autres lieux, le travail de l'homme serait un écho plus ou moins conscient d'anciennes fonctions naturelles. Qu'on réunisse Annet-sur-Marne à Saint-Denis ou même à Méry-sur-Oise, on évitera évidemment cette réunion convergente sur Paris des eaux de tout le bassin amont qui vaut à Paris tant d'avantages, mais qui, en cas de crue extraordinaire peut causer des désastres. Ce serait, en somme, déplacer, pour une part, le confluent de la Marne, de l'amont à l'aval de Paris, empêcher ainsi, dans une certaine

mesure, les crues des deux Morins de se rassembler avec celles de l'Yonne au fond de la cuvette parisienne. Ce pourrait être, pour Paris, une diminution de plus de 1 mètre du niveau des grandes crues. Et la navigation y trouverait des avantages considérables. D'Annet-sur-Marne, le tracé de ce canal passe par Claye, Sevran, Aulnay-sous-Bois, le Bourget et la Briche (St-Denis), sur un parcours d'environ 34 kilomètres. Par cette voie, il serait facile d'approvisionner toute cette partie de la banlieue Nord de Paris, évitée aujourd'hui par le canal St-Denis et le canal de l'Ourcq qui s'inclinent vers le Sud, vers la Villette. D'autre part la Villette, aujourd'hui un peu bloquée au Sud par le faible mouillage du canal St-Martin se trouverait à portée, en amont et en aval, de voies plus profondes. Un barrage établi à Annet pourrait rehausser le plan d'eau de la Marne en amont jusqu'à Meaux. Un embranchement du Bourget vers Pantin (4 kilomètres) profiterait encore à la Villette. Les houilles du Nord, par exemple, se distribueraient plus aisément dans la banlieue septentrionale, si industrielle. Pour l'instant, les travaux de piquetage et de nivellement sont en cours et l'on vise tout d'abord à créer ce canal de décharge dont l'utilité, pour préserver Paris des inondations, s'impose depuis longtemps. Mais le projet établi par M. Drogue comportait plus et l'administration n'y renonce point. Ce canal doit se poursuivre, sur 34 kilomètres, par Stains, Pierrefitte, Villetaneuse, Saint-Gratien, Ermont, jusqu'à la vallée de l'Oise. Toujours avec plus de 3 mètres de tirant d'eau. De cette façon, le trafic qui s'opère par l'Oise éviterait le détour de Conflans à Paris et celui de la

Basse-Seine serait moins encombré. Le mouvement du port de Paris en tirerait large profit, la liaison entre la Seine-Inférieure et l'Est, dont le transit ne serait pas sans intérêt pour la région parisienne, s'en trouverait mieux assuré. Actuellement, on étudie ce prolongement jusque vers Méry-sur-Oise, en connexion avec l'amélioration nécessaire du canal de l'Ourcq. L'approfondissement prévu de la Seine entre Suresnes et Bougival écarte tout danger, pour la région de Gennevilliers, de ce nouvel afflux d'une Marne prolongée.

Le Conseil municipal de Paris (1919) insiste — non sans raison — pour que les diverses parties du programme de 1910 soient réalisées au plus tôt. Si même l'on ne considère pas la possibilité ainsi acquise d'un accroissement de trafic pour le port de Paris, du moins on doit reconnaître que la navigation sera singulièrement améliorée, tant par le fait même de la création d'un nouveau « raccord » que parce que l'abaissement du plan des eaux de crue dans Paris y permettra le prolongement des journées de navigation à pleine charge. Il suffit, semble-t-il, de se souvenir des inquiétudes causées par la moindre crue, lors de la « crise du charbon » en 1918-1919, pour admettre la nécessité des travaux entrepris.

Ports nouveaux. — Il n'en va pas autrement en ce qui concerne les « ports nouveaux ». Dès 1902, Paris s'est préoccupé justement de développer le port de la Villette, emprisonné par les constructions et pourtant capable de déterminer un commerce plus considérable. En 1909, le Conseil municipal adoptait le projet de deux bassins nouveaux, à Pantin, l'un au

pied des fortifications, l'autre vers Petit-Bobigny, facile à relier aux voies du chemin de fer de l'Est, tous deux sur le canal de l'Ourcq. Mais ces projets étaient liés alors à celui d'un canal de l'Ourcq vers Soissons et cette liaison leur fut fatale. Depuis, depuis la guerre surtout, le projet du port de Pantin a été repris et la demande de concession « suit son cours », cours qu'on voudrait voir accélérer.

Le port de Gennevilliers se trouve, pour l'instant, en même situation.

En ce qui concerne Bonneuil, — cette création du temps de guerre qui comptera comme l'une des principales améliorations apportées au port de Paris — déjà des travaux importants sont achevés.

On y travaille toujours. Ce sera un point de jonction de premier ordre, aux portes de la ville, avec les régions de l'Est. 2.500 mètres de long, 175 hectares de superficie, telles seront ses dimensions ; une darse centrale de 70 mètres de large, 3 darses transversales s'offriront aux bateaux. On songe même à un canal qui rejoindrait la Seine en aval de Choisy-le-Roi. Le temps n'est peut-être plus bien éloigné où les chalands de mille tonnes et plus pourront y parvenir aisément, apportant la houille qui traiterait les minerais de Briey amenés par la Marne. Car il n'est pas impossible que s'établissent là, à bonne portée, utilisant les espaces libres, des fours à coke, des hauts-fourneaux. La guerre a ramené les regards vers l'Est, la victoire a rénové la liaison orientale de Paris.

Ainsi, à s'en tenir aux projets adoptés, amorcés, aux mesures immédiatement nécessaires, le port de Paris va se trouver bientôt quelque peu amélioré :

ports reconstruits, mouillage porté à 4 m. 50, risques d'inondation diminués et par là même délais de navigation facile prolongés, doublement du fleuve par un canal de décharge dont les quais vont accroître la surface utile du port de Paris, création d'escales nouvelles à Gennevilliers, à Pantin, à Bonneuil. C'est le port de Paris étendu, consolidé, perfectionné. Puisse une judicieuse réorganisation administrative permettre à tous ces projets, à tous ces travaux, de donner tous leurs résultats !

Projets pour l'avenir. — Résultats que d'aucuns penseront devoir être insuffisants encore. Car, bien des grands projets, dès longtemps, ont été formulés, étudiés tant au point de vue économique qu'au point de vue technique, qui visaient à grandir encore le rôle du port de Paris. D'autre part, à chaque occasion : crue, encombrement des voies, de multiples remèdes ont été proposés. Mémoires, projets, articles suffiraient à constituer une bibliothèque imposante. Tous s'accordent au moins sur un point, c'est qu'il faut sauvegarder la beauté dont la Seine enguirlande Paris et renoncer à transformer la voie monumentale, aux fines évocations, en une allée bordée de docks. Le Premier Consul déjà l'avait confirmé lorsqu'il créait la Villette. On pourra, on devra approfondir la Seine, mieux outiller ses quais, les débarrasser d'entrepôts particuliers qui nuisent souvent au trafic général ; il faut que l'aménagement du fleuve, dans la traversée même de Paris, se poursuive et que cette route magnifique puisse servir à souhait les progrès du port. Mais c'est hors Paris, c'est, d'autre part, extérieurement et parallèlement à la Seine que doit se porter toute pré-

occupation d'avenir, dans le sens d'une modernisation du port. Et c'est ce qui constitue même l'une des originalités du port de Paris.

Paris port de mer. — La création d'une grande gare fluviale, en aval, n'a pas manqué de figurer dans bien des projets, depuis le moment où la navigation sur la Basse-Seine, vite développée, a montré la valeur de la liaison établie entre Paris et la mer. Il y a là, au sommet de la première boucle de la Seine, dans les parages de Gennevilliers, St-Denis, Clichy, des espaces capables de se transformer en vastes bassins, au point où bifurquent les voies, celle de la Villette, celle de la Cité, au contact immédiat d'une riche région industrielle, à portée de la grande route du Nord par l'Oise. C'est là, vers Clichy, que devait aboutir la navigation de « Paris port de mer ». Une superficie de 40 hectares de bassins avec 6.340 mètres de quais, devait s'offrir, entre Clichy et St-Ouen, aux gros navires, même à ceux de 3.000 tonnes. Le célèbre ingénieur Bouquet de la Grye a attaché son nom à ce projet de « Paris port de mer » présenté en forme nette dès 1886 et, depuis, réapparu à diverses reprises. Il s'agit, non seulement de rendre plus facile l'accès de Paris à la navigation maritime, mais encore de faire passer par Paris une partie de ce trafic de l'Europe Centrale qui prend le chemin d'Anvers. Projet grandiose, séduisant, qui transforme le paysage parisien et semble devoir faire de Paris un port sans rival ! Déjà d'aucuns croient apercevoir, à travers les futaies du Bois de Boulogne, le profil des hauts steamers et des larges cheminées : Marseille au pied du Mont Valérien !

Bouquet de la Grye préconisait, à partir de Clichy, l'approfondissement de la Seine à 6 m. 20 ; partout la largeur serait au moins de 35 mètres (45 dans les coudes) ; les boucles du fleuve ne seraient coupées qu'en deux points : Oissel à Pont-de-l'Arche et Sartrouville à Bezons. Le canal ainsi construit mettrait Paris à 185 kilomètres de Rouen. Il faudrait refaire les ponts de chemin de fer d'Argenteuil et de Rouen, et aménager sur 30 autres des travées mobiles. L'auteur estimait à 150 millions de francs la dépense nécessaire. Plus tard, il proposa même un mouillage de plus de 7 mètres.

Longuement discuté par les services techniques et dans les assemblées délibérantes, aucune suite ne fut donnée à ce projet.

A mesure en effet que le temps passait, les objections se multipliaient et devenaient plus sérieuses. Dans ses évaluations économiques, Bouquet de la Grye pensait que l'adoption de son projet déterminerait, pour les marchandises circulant entre la mer et l'Europe Centrale, une économie de 0 fr. 30 par tonne. Economie appréciable, certes, mais qui se trouve diminuée par la hausse continue du prix de revient de pareils travaux. Déjà le service des Ponts et Chaussées estimait devoir presque doubler les devis de Bouquet de la Grye. De nos jours, les spécialistes évaluent à 700 millions le coût de cette liaison maritime. Le fret serait donc plus lourdement grevé. D'autre part, on a fait valoir qu'Anvers dispose de relations déjà établies, par mer, que Paris ignore encore. Il est vrai que depuis la guerre de 1914-18, les tarifs allemands ne peuvent plus jouer aussi bien au détriment des voies françaises et que l'on peut légitimement espérer un

certain progrès du trafic entre l'Est et Paris. Encore conviendra-t-il d'aménager nos voies d'eau de ce côté. Si, par exemple, les minerais de l'Est peuvent arriver en quantité à Paris, la navigation maritime risquerait moins de manquer de fret de retour et cette objection faite au projet de Bouquet de la Grye perd un peu de sa valeur. Mais alors une difficulté apparaît : la nécessité du transbordement à Clichy, nécessairement onéreux. En de pareilles occurrences, les ruptures de charge sont fâcheuses. Surtout — et c'est, avec le prix, la principale objection qu'on puisse exprimer actuellement — le matériel de la batellerie s'est tout de même transformé. Les trains de chalands de 1.000 tonnes, sans être encore bien fréquents, ne sont plus une exception rare. Dès lors, si les moyens actuels permettent d'amener ainsi d'un coup 6 à 8.000 tonnes de Rouen à Paris, le but que se proposait Bouquet de la Grye en ce qui concerne Paris, se trouve atteint et à moindres frais.

Certes, le projet de Bouquet de la Grye venait à son heure et il a bien montré la valeur que pouvait, que devait prendre la navigation de la Basse-Seine pour le port de Paris. Aujourd'hui, après les travaux déjà accomplis, après la transformation de la batellerie, il ne présente plus le même intérêt. On peut en retenir encore l'utilité d'établir, aux portes de Paris, une grande gare maritime, quelque chose comme le « Bonneuil » de l'aval et même plus vaste. Le projet actuel du port de Gennevilliers peut y pourvoir. La Seine peut répondre encore au trafic qu'on attend de ce côté. Jusqu'à présent, on ne s'est guère résolu à employer les « chalands de mer » dont on a fait si bon usage parfois à l'étranger. Il y a plus de dix ans qu'a été

émise, notamment par P. de Rousiers, l'idée de constituer à Newcastle par exemple, les trains de chalands, capables de remonter, sans rompre charge, jusqu'à Paris, des milliers de tonnes de houille. Les armateurs doutent que l'on puisse en tout temps maintenir l'expérience. La présence d'une gare maritime bien outillée supprimerait les inconvénients multiples que présente même la navigation des petits caboteurs de 500 tonnes qui font le trajet direct Londres-Paris.

Quoi qu'il en soit, si Paris n'est pas devenu grand « port de mer », il a singulièrement accru ses échanges avec la mer grâce à ses avants-ports, Le Havre et Rouen, grâce aux améliorations apportées à la navigation de la Seine. Au reste, s'il fut une époque, en France, où l'on crut que seuls les ports directement accessibles à la navigation maritime pouvaient assurer un trafic important, de nos jours on se fait une autre conception du rôle particulier qui convient à chacun, on saisit mieux la fonction spéciale du port maritime et celle du port de rivière. « Paris port de mer » est une formule heureuse qui doit être toujours présente à l'esprit de quiconque se préoccupe d'adapter le port de Paris aux conditions toujours nouvelles du commerce par eau, mais à condition qu'on ne prétendre pas exagérer la valeur et laisser croire aux Parisiens qu'un jour ils pourront avoir une vue du Havre à Gennevilliers.

Canal de Dieppe. — La Seine, même améliorée, suffit-elle à assurer la liaison de Paris avec la mer ? La question a été posée plus précisément lorsqu'une crue a ralenti le trafic par cette voie, lorsqu'une crise de transports terrestres vient surchager les devoirs de

la navigation. C'est ainsi qu'on a repris et adopté de très anciens projets de jonction Dieppe-Paris. La Chambre de Commerce de Dieppe s'en préoccupe beaucoup depuis 1911. Un canal à grande section (20 mètres de largeur au plafond, 3 m. 50 de profondeur) partant de Dieppe et passant par Gournay et Gisors, traverserait l'Oise par un pont-canal à Valmondois et arriverait à Epinay, en face du port de Gennevilliers. Un embranchement, établi pour les péniches flamandes, rejoindrait Gournay, par Beauvais, à Creil-Montataire. La branche principale (36 écluses) équipée pour la station électrique compte environ 160 kilomètres et peut recevoir les chalands de 1.400 tonnes (88 mètres de long, 8 m. 80 de large, 3 mètres de tirant d'eau). On ne manquera pas de remarquer que ce tracé continue précisément celui du canal entrepris ou projeté d'Annet-sur-Marne à Epinay, avantage précieux. Le raccord avec l'Oise, vers Valmondois, éviterait aux péniches de l'Oise le détour par Sartrouville, leur économiserait une trentaine de kilomètres. Il est certain que le ravitaillement de Paris profiterait ainsi d'une voie plus constamment égale à elle-même. Le risque qui s'attache toujours à la présence d'une voie unique comme exutoire d'un réseau développé se trouverait fort atténué. Le projet mérite de retenir l'attention ; d'autant plus qu'il unit plus directement à la mer les région de l'Est. Reste à savoir si le coût de l'entreprise ne sera pas trop élevé, par rapport au trafic probable. Les chemins de fer, pourtant surchargés, n'inclinent guère encore à favoriser ces voies d'eau qui, pourtant, ne peuvent que les soulager et concourir même à leurs progrès.

Canal de Sèvres. — On a proposé aussi un canal souterrain de Sèvres à Poissy, avec port à Achères. Ce serait sans doute une dérivation utile pour abaisser le niveau des grandes crues dans Paris. Mais Sèvres ne semble guère remplir les conditions favorables pour l'aboutissement d'un grand trafic Rouen-Paris.

En l'état actuel, c'est plutôt par la rive droite de la Seine qu'il convient de prévoir de nouveaux travaux, en prenant comme base le port de Gennevilliers et la bifurcation d'Epinay.

Canal du Nord. — Du côté de l'amont, guère de grands projets récents. Le canal du Nord, commencé avant la guerre, est en reconstruction et ne tardera pas à dégager le canal de St-Quentin qui, seul, ne pouvait plus suffire au débit de la région du Nord.

Canal de Soissons. — La concession du port de Pantin ramènera sans doute l'attention sur l'ancien projet du « canal de Soissons ». D'Abbécourt, par Soissons, le canal doit atteindre l'Ourcq et mettre ainsi en relation directe le bassin de la Villette et la région du Nord, raccourcissant de 56 kilomètres le trajet de Abbécourt à Paris. Adopté par les Chambres en 1903, le projet a été repris depuis 1910. Si ce doit être un canal à grande section, à condition de refaire en ce sens le canal de l'Ourcq, il apparaît comme devant doubler la voie de l'Oise et jouer ainsi un rôle efficace, puisque tout le réseau du Nord aboutit à cette unique voie de l'Oise. Mais il est permis de se demander si les péniches ne préfèreront pas la navigation libre sur rivière à cette voie barrée d'écluses, surtout une fois établi le raccourci Valmondois (ou Méry) à Epinay.

D'autre part, tandis qu'on hésitait à entreprendre ce travail, les prix ont augmenté et il semble bien qu'il faille compter ici au moins 300 millions. Or des travaux immédiatement urgents s'imposent. De sorte que ce projet semble devoir demeurer un peu à l'arrière-plan des préoccupations actuelles.

La Loire. — C'est aussi dans un avenir encore un peu éloigné que se posera la question de la liaison de Paris avec la Loire-Inférieure. Les travaux effectués par les Nantais permettent d'envisager, dans un délai relativement court, la résurrection d'un trafic fluvial important entre Nantes et Saumur, peut-être Tours. Or, Paris n'a point de débouché sur l'Atlantique, par le sud-ouest. Le détour par le Loing, le canal latéral à la Loire, les canaux du Berry et le Cher — canaux souvent d'un gabarit désuet — peut y pourvoir. Selon la façon dont, de Tours, on atteindra Orléans, la jonction avec Paris peut être envisagée de manières diverses. Il suffit, pour le moment, de rappeler que, jadis, Paris entretint, par la Loire, des relations fructueuses avec Nantes et d'indiquer que les progrès de la navigation de la Loire vers l'amont ne manqueront pas de toucher, en quelque manière, tôt ou tard, le port de Paris.

Uniformisation des voies navigables. — Mais partout, ce qui frappe, c'est la capacité trop variable des voies du réseau amont. Depuis longtemps, de tous côtés on réclame la réfection de nos canaux. Et récemment encore, en 1919, la Chambre réclamait au Gouvernement un plan d'ensemble de réorganisation de nos voies fluviales. Il faudrait obtenir, au minimum,

l'accès, partout, de la péniche dite flamande. Souvent trop d'écluses et trop petites arrêtent la navigation, l'obligent à des ruptures de charge, à des transbordements coûteux. A Paris même, les exemples de cette diversité fâcheuse ne manquent pas : insuffisance de profondeur du canal St-Martin et du canal de l'Ourcq, entre autres. Du côté de la Loire, il faudra se décider à améliorer les canaux du Berry.

La batellerie. — Evidemment, ces réfections entraîneraient des modifications de la batellerie et l'on rencontrera peut-être de ce côté des résistances. Il faut bien se rendre compte, cependant, que le commerce fluvial ne peut plus se satisfaire par les moyens d'autrefois. Sans doute, tous les cours d'eau ne peuvent pas offrir à la batellerie des conditions semblables, il y a, là, une adaptation nécessaire. Mais lorsque les conditions, naturelles ou artificielles, permettent d'employer des masses plus considérables, persister dans les anciens errements serait déplorable. D'autant que la hausse générale des prix et salaires tend à ne laisser de bénéfices sérieux qu'aux grosses charges. Dans les directions de grands courants commerciaux comme ceux qui rayonnent autour de Paris, les canaux à grande section s'imposeront de plus en plus.

Et la batellerie devra s'organiser aussi pour accroître sa puissance économique, par associations, par une meilleure compréhension de la nécessité des gros chargements et des voyages rapides. Dans la région en amont de Paris les méthodes commerciales, les méthodes d'affrètement sont encore inférieures. Il est à souhaiter que les amélioratioss réalisées en ce sens sur la Basse-Seine s'étendent vers l'est.

De même il paraît désirable que les modes nouveaux de traction se développent de plus en plus. Au moins sur les voies qui présentent de l'activité, la traction humaine ou animale n'est plus guère de mise. Certes la navigation fluviale, qui a son utilité particulière, qui doit viser au transport des matières lourdes et de valeur relativement médiocre, ne saurait se donner comme but principal la rapidité. Toutefois, il n'est pas favorable à ses progrès, au maintien même de son rôle, que les péniches naviguent lentes, isolées, comme jadis. C'est avec raison que tous les projets nouveaux prévoient des berges équipées pour la traction électrique. Pouvoir marcher à raison de 4 kilomètres à l'heure au lieu de deux, c'est pouvoir doubler le nombre des voyages, augmenter d'autant le rendement de la voie d'eau. Plus pittoresque, certes, le petit bateau qui, tout doucement, glisse entre deux rangs de peupliers à travers la campagne, traîné par deux bourricots qui, le soir venu, rentrent à bord, dans leur écurie. Mais si le Parisien qui évoque cette bucolique se souvient de la « crise du charbon », de l'anxiété avec laquelle il a surveillé la Seine et l'arrivée toujours plus attendue de plus de péniches, il préfèrera sans doute le trolley à la bricole.

Lorsqu'on aura réussi à rendre plus rapide la manœuvre des écluses, à augmenter leur débit quotidien par des chargements, des doublements, on aura beaucoup fait encore pour le trafic fluvial qui, à certains moments, doit donner son plein rendement.

Il y a donc toute une série de mesures d'ensemble qu'il convient de prendre au plus tôt pour uniformiser et accroître la valeur du magnifique réseau qui

aboutit à Paris. Dans la région parisienne, il convient de poursuivre avec activité, outre l'amélioration de la Seine, le canal de la Marne à l'Oise et prévoir peut-être son prolongement jusqu'à Dieppe. Et plus tôt le port de Paris sera réorganisé sous une direction centrale, plus tôt des progrès réels seront accomplis. Voici les mariniers qui réclament l'organisation définitive d'un bureau de tour de remorquage, voici le Conseil municipal qui a nolisé une flotte charbonnière de 40.000 tonnes, voici des travaux qui s'entreprennent, canaux ou ports, voici les techniciens qui se plaignent de l'encombrement des quais dans la traversée de Paris. Plus que jamais il faut un plan, des vues d'ensemble, une administration centralisée. Et elle ne devra pas perdre de vue ces raccordements avec la voie ferrée si longtemps désirés, enfin entrepris, mais qui ne peuvent vraiment servir que si les chemins de fer accordent les tarifs mixtes nécessaires. L'avenir du port de Paris est à ce prix.

L'avenir ? Faut-il entendre par là que l'on souhaite un gros accroissement du trafic total, commandé par une augmentation considérable de l'agglomération parisienne ? L'afflux de la population vers un centre déjà énorme, qui compte à peu près le huitième de la population totale de la France ne paraît pas bien désirable, surtout après les ravages de la guerre. Dès avant, n'avait-on point fait campagne pour décentraliser, pour « décongestionner » ? D'autant que le problème du ravitaillement, des transports, pour une pareille fourmilière devient de plus en plus ardu. Mais il s'agit surtout, à notre sens, de modifier, de transformer, d'adapter le port de

Paris. Il s'agit d'organiser ses voies d'accès de telle sorte que, en l'état actuel, elles répondent plus diligemment, plus sûrement à l'appel de Paris. Il s'agit avant tout d'éviter des crises graves et le trafic fluvial doit contribuer à y parer. Il faut assurer la vie de Paris et alimenter les industries de la périphérie.

Paris est, par le tonnage des marchandises, le premier port de France. Il n'est pas à craindre qu'il soit diminué dans l'avenir. Mais, pour qu'il puisse tenir vraiment son rôle, il lui faut une organisation, un outillage, des aménagements dignes de sa valeur. Port d'une pareille capitale, avec l'admirable Seine comme base, il devrait être — il pourrait devenir aisément — un port modèle à tous points de vue.

CONCLUSION

Il n'y a pas de Port de Paris. Pour autant, du moins, que cette expression évoque l'image d'une suite continue de bassins où grouillent des navires et des barques, avec une ceinture de quais d'où surgissent bigues, grues, élévateurs, bordés de docks et entrepôts. Résultat des circonstances variées d'une longue histoire, ce qu'on appelle le port de Paris rassemble sous un même vocable des ports dispersés, reliés par le fleuve, par des canaux. Et l'administration même, si divisée, semble vouloir rendre insaisissable une unité tant recherchée. Et pourtant des conditions naturelles particulièrement heureuses ont permis que, en plein continent, Paris devint le centre d'un commerce par eau que les ports maritimes pourraient envier. Et pourtant, aujourd'hui, plus que jamais, l'agglomération parisienne, fille du port fluvial dont elle assure la valeur, réclame le secours de ce magnifique réseau dont la Seine demeure la reine incontestée.

Il n'y a pas de Port de Paris. Mais il peut être demain. Le cadre est tout près, le trafic assuré. Une centralisation réelle des services trop distingués les uns des autres, une réorganisation administrative qui, brisant les chaînes du servage imposé par les limites dé-

partementales, trace au port de Paris des limites imposées par la géographie économique et les conditions actuelles, une activité méthodique qui dote le port ainsi conçu d'un outillage convenable et effectue au plus tôt les grands travaux indispensables, les aménagements nécessaires à Bonneuil, Pantin, Gennevilliers, la création du canal d'Epinay à l'Oise et ensuite le canal Paris-Diepppe, une organisation commerciale plus moderne soit qu'il s'agisse des affrétements, soit qu'il s'agisse du matériel, l'élaboration enfin de tarifs mixtes qui transforme en aide réciproque et fructueuse l'antique rivalité entre voie d'eau et voie de fer ; autant de problèmes qui peuvent et doivent être résolus aisément, rapidement. L'esssentiel est de vouloir, car les projets, les études sont légion et la cause dès longtemps est plaidée. Il serait désastreux de remettre encore le prononcé du jugement.

Car s'il n'y a pas encore, au sens propre du terme, un port de Paris, si la nature et les circonstances historiques dispersent ses différents organes, du moins ces organes existent, bien vivants, prometteurs d'avenir. Dans les limites que l'on s'est tracées ici, les 16 millions de tonnes de 1913, les 9 millions de tonnes de 1918, qui révèlent une activité considérable, prouvent que le port de Paris est capable de vivre et de prospérer.

La dispersion même du réseau, fleuve et canaux, qui parcourt l'agglomération parisienne, comme circule la sève dans un arbre touffu, favorise plus le commerce que ne pourrait le faire une gare unique, lointaine de bien des centres d'appel. Mais ce réseau devrait être amélioré, de dimensions plus uniformes et surtout soumis à une impulsion unique.

Et c'est précisément, parce que, tel quel, malgré ses imperfections « historiques » et « administratives » ce que nous appelons le port de Paris joue, dans la vie de la capitale, dans la vie de la France, un rôle si important, assure un trafic si considérable, qu'il convenait, semble-t-il, de rappeler les améliorations souhaitables capables de mettre l'outil au niveau de sa besogne. Puisque, en ce moment même, de sérieux efforts sont entrepris pour obtenir enfin la réalisation des aménagements et travaux nécessaires, il serait bon que l'opinion publique, une fois de plus avertie, soutint efficacement les bons citoyens qui voudraient que la voie unique, si belle, qui roule de la Bastille vers l'Arc de Triomphe les flots d'une magnifique histoire, devienne aussi vraiment l'artère vivifiante du premier port de France.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

POURQUOI ET COMMENT PARIS EST DEVENU LE PREMIER PORT DE FRANCE

DEUXIÈME PARTIE

LA VIE DU PORT DE PARIS AU XXe SIÈCLE

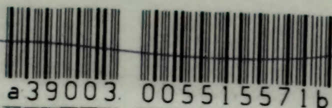
TROISIÈME PARTIE

LE PORT DE PARIS PENDANT LA GUERRE

QUATRIÈME PARTIE

L'AVENIR DU PORT DE PARIS

CHATEAUROUX. — IMP. LANGLOIS


a39003 005515571b

